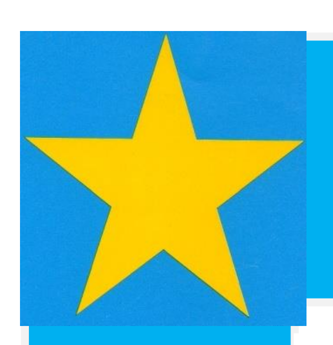
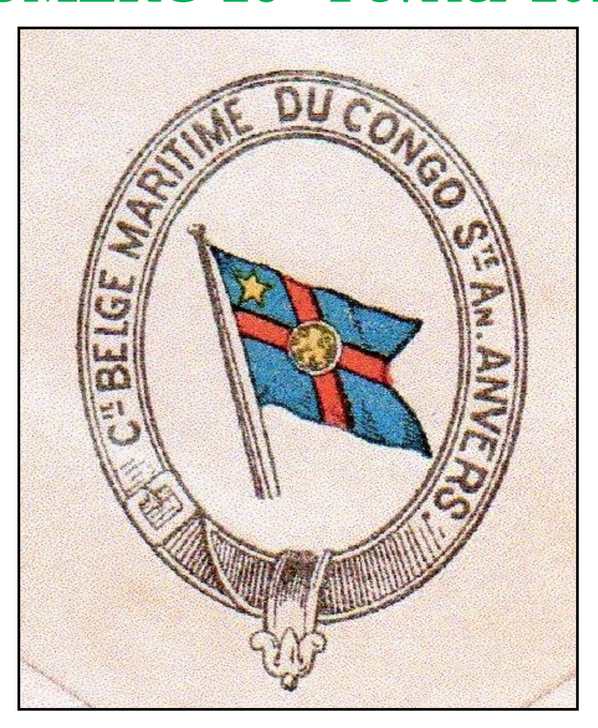
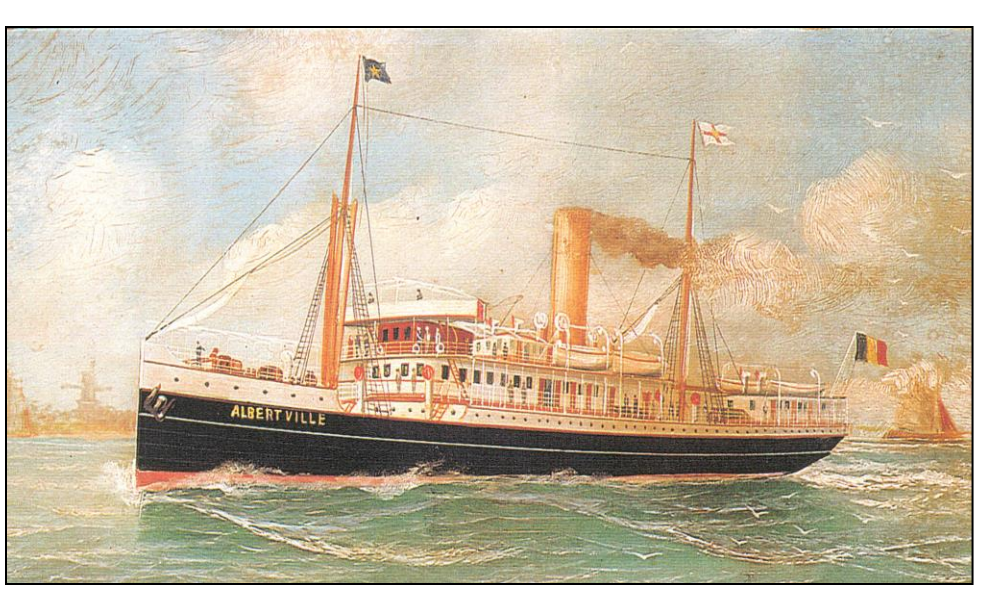


Les Congolâtres

Bulletin philatélique bimestriel
diffusé GRATUITEMENT par email sous PDF
Février – avril – juin – août – octobre - décembre

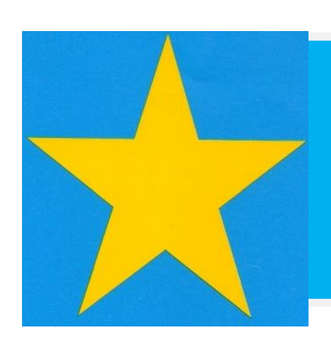
NUMERO 26 - Février 2017





La Compagnie Maritime Belge
Chapitre 1 – l'ALBERTVILLE

CONTACTS : *Thomas & Philippe* ***LINDEKENS*** – *lindekens.bogaerts@skynet.be*



Les Congolâtres

COMITE DE REDACTION


Gerald Marriner


Thomas Lindekens


Luc Vander Marcken


Jean Herreweghe


Patrick Janssens


Philippe Lindekens

Tous les bulletins sont disponibles sur: all bulletins avialable on: alle tijdschriften zijn beschikbaar op:
www.philafrica.be/CONGOLATRES

Vous pouvez aussi les télécharger en cliquant sur les liens dans la liste ci-dessous.
You may also download them by clicking on the links in the list below.
U kan ze ook downloaden door te klikken op de links in de lijst hieronder.

Numéro 1 – déc 2012	**Numéro 7 – déc 2013**	**Numéro 13 – déc 2014**
Numéro 2 – fév 2013	**Numéro 8 – fév 2014**	**Numéro 14 – fév 2015**
Numéro 3 – avril 2013	**Numéro 9 – avril 2014**	**Numéro 15 – avril 2015**
Numéro 4 – juin 2013	**Numéro 10 – juin 2014**	**Numéro 16 – juin 2015**
Numéro 5 – août 2013	**Numéro 11 – août 2014**	**Numéro 17 – août 2015**
Numéro 6 – spécial 2013	**Numéro 12 – spécial 2014**	**Numéro 18 – spécial 2015**

Numéro 19 – déc 2015	**Numéro 25 – déc 2016**
Numéro 20 – fév 2016	
Numéro 21 – avril 2016	
Numéro 22 – juin 2016	
Numéro 23 – août 2016	
Numéro 24 – spécial 2016	

SOMMAIRE

EDITORIAL

Chers lecteurs,
Vous trouverez dans ce numéro la suite de l'article sur les émissions surchargées du Katanga ainsi que le début d'un travail d'étude sur la compagnie Maritime Belge du Congo.

Bonne lecture

Dear readers,
you can read in this numer the continuation of the article about the "Katanga" overprint and the begeninning of a new study about the Belgian Maritime company of Congo.

Good reading.

Geachte lezers,

In dit nummer 26 krijgt u het vervolg van het artikel over de opdrukken van Katanga en het eerste deel van een studie over de "Compagnie Maritime Belge du Congo", deze aflevering over de schepen "Albertville".

Wij wensen u alvast veel leesplezier.

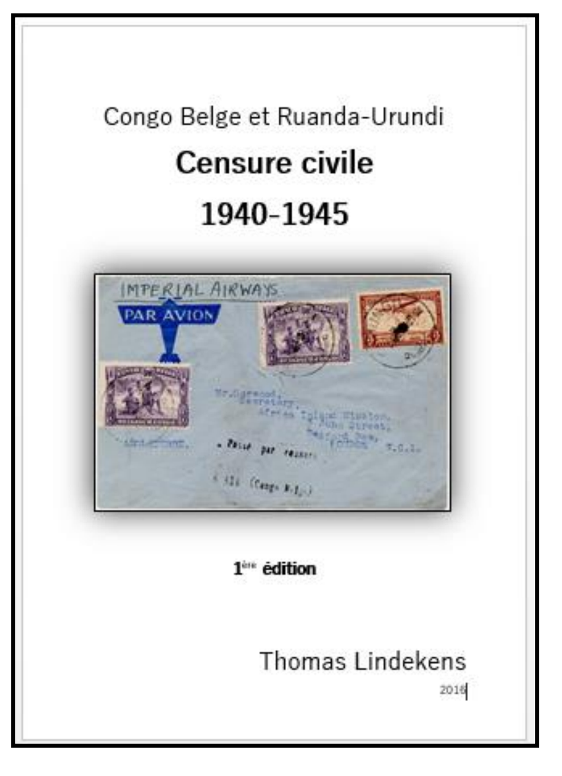
Nouveau livre - New book

Congo Belge et Ruanda-Urundi la censure civile 1940-1945
Belgian Congo and Ruanda-Urundi the civil censorship 1940-1945

Thomas Lindekens

Préface de / Foreword by **Mr. Henk Slabbinck**

246 pages couleurs - format A4 en français ou en anglais – broché à anneaux.
L'ouvrage reprend l'ensemble des bureaux, des griffes, des bandes et des cachets utilisés dans les bureaux de censure du Congo Belge et du Ruanda-Urundi 1940-1945 (illustrations, couleurs, tailles, dates d'utilisation).
Le livre a été construit sur le principe de « CAS », pour chaque bureau de censure, illustrant l'évolution de la censure. Ceux-ci sont chaque fois illustrés et décrits.



246 pages full colour - format A4 in French or in English – Rings binder - The book includes all post offices, linear marks, tapes and cancellations used by the censorship office of the Belgian Congo and the Ruanda-Urundi 1940-1945 (illustrations, colours, sizes, dates of use). The book was built on the principle of "CASES" for each censor office, illustrating the evolution of censorship. These are each illustrated and described.

Prix: **45,00 €** (hors frais d'envoi)

Envoi sous colis postal non recommandé :
Belgique: **52,50 €**
Monde: **60,00 €**

Via Paypal (+2 euros pour frais) :
thomas.lindekens@philafrica.be
Via Banque: IBAN: **BE69 3770 7374 3578**
BIC: **BBRUBEBB**

Information et ordre d'achat par email :
thomas.lindekens@philafrica.be

Pour les personnes qui n'ont pas internet, adresse postale de l'auteur :
Thomas Lindekens
Rue des trois ponts, 38
1160 Bruxelles – Belgique

Price: **45,00 €** (without shipping fees)

Sending by postal packed (not registered) :
Belgium: **52,50 €**
World: **60,00 €**

Via Paypal (+2 euros for fees) :
thomas.lindekens@philafrica.be
Via Bank: IBAN: **BE69 3770 7374 3578** BIC: **BBRUBEBB**

Information et purchase order par email :
thomas.lindekens@philafrica.be

if you do not have internet, here the postal address of author :
Thomas Lindekens
Rue des trois ponts, 38
1160 Bruxelles – Belgique

Compagnie Maritime Belge du Congo

Par Philippe Lindekens



L'historique

Extrait du site de Charles Stockmans
www.congoposte.be

Au moment de la constitution du Comité d'études du haut Congo, en 1879, la partie méridionale de la côte occidentale d'Afrique n'est desservie que par deux lignes anglaises, - la *British and African Steam Navigation Cy.* et *l'African Steam Ship Cy.* – qui ont leur port d'attache à Liverpool. Ces deux lignes, après s'être fait pendant quelque temps une concurrence ruineuse, s'associent de façon à ne plus former en réalité, qu'une seule ligne. Les départs ont lieu toutes les six semaines de Liverpool, mais les bateaux touchent fort irrégulièrement Banana, à l'embouchure du fleuve ; le voyage dure plus de deux mois, par suite de la lenteur des navires et aussi à cause de la multiplicité des escales qui s'échelonnent tout le long de la Guinée, de Sierra Léone au Nigeria.

En dehors de quelques vapeurs affrétés spécialement, ce fut, naturellement, à ces compagnies de navigation que s'adressa le Comité d'études du haut Congo pour l'organisation de ses transports.
Les marchandises sont expédiées d'Anvers à Liverpool pour y être transbordées à bord des vapeurs pour le Congo. Les marchandises sont déchargées à Banana, d'où les petits steamers du Comité d'études les transportent à Vivi ou à Matadi. La totalité des marchandises transportées par cette voie durant les années 1880 et 1881 ne dépassa guère 300 à 400 tonnes annuellement. Le voyage de retour s'accomplit dans des conditions plus déplorables encore. Sa durée dépasse parfois soixante jours et les voyageurs attendant le steamer transporteur séjournent souvent six semaines à la côte quand ils quittent le Congo pour rentrer en Belgique.

La quantité de fret augmentant progressivement, l'attention des transporteurs fut attirée vers le Congo.
Dès 1883, les bateaux de la ligne portugaise – *l'Emprezanacionale* – commencèrent à toucher Banana. Vers la même époque fut créée la *Woermannlinie*, qui envoya également ses vapeurs au Congo.

En 1886, le Comité d'études du Congo ou plutôt l'État du Congo, car l'ancienne association venait d'être reconnue comme État indépendant à Berlin, réussit à conclure avec *l'Empreza nacionale* un arrangement provisoire en vertu duquel les bateaux de cette ligne devaient toucher à Anvers pour y prendre les marchandises et les voyageurs en destination du Congo. Malheureusement, ces steamers, après leur départ d'Anvers, faisaient escale à Lisbonne durant 15 jours et la durée totale du voyage aller s'élevait ainsi à 45 jours.

Cet arrangement introduisit pour la première fois, du moins théoriquement, la question de la navigabilité du Congo au-delà de Banana. *L'Empreza*, outre ses bateaux mensuels, s'engagea à envoyer, en cas de besoin, trimestriellement, un bateau de 1 200 tonnes à Boma. Quoique l'ensemble des transports dépassât 200 tonnes en moyenne par mois, il n'y eut aucun départ spécial de ce genre, car l'arrangement ne subsista que pendant trois mois. Au moment où il allait être dénoncé à cause des difficultés de l'escale de Lisbonne, l'État reçut de la *Compagnie gantoise de Navigation* la proposition d'établir une ligne belge de transports vers le Congo, par la mise en service de trois vapeurs de 1 650 tonnes environ : le *Brabo*, qui remonte pour la première fois le fleuve Congo jusqu'à Boma, le *Lys* et le *Vlaanderen*. Cette courageuse entreprise ne fut pas de longue durée, car en 1888, devant la concurrence acharnée que lui font les armements étrangers, la Compagnie gantoise renonce et retire ses navires.

Au commencement de 1888, l'État traita de nouveau avec les anciennes lignes anglaises. Il leur garantit tout son fret depuis Anvers jusqu'au Congo, direct ou via Liverpool avec transbordement dans ce port, les départs doivent avoir lieu d'Anvers chaque fois que les marchandises à charger dépasseraient un tonnage de 500 tonnes, de Liverpool quand cette quantité de fret ne pouvait être garantie. Dès cette époque, les expéditions eurent assez d'importance pour que les départs d'Anvers fussent à peu près réguliers. La durée du voyage fut fixée à 30 jours pour les steamers partant d'Anvers. Jusqu'à ce moment, l'État indépendant du Congo était à peu près l'unique chargeur pour le Congo. A la fin de l'année 1888, la situation se modifie radicalement.

Dès 1887 avait été créé, à Bruxelles, la *Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie*. Cette compagnie, de par la nature même de ses entreprises, ne pouvait avoir à faire que des expéditions restreintes ; mais à la fin de 1888 furent créées successivement la *Compagnie des magasins généraux* et la *Société anonyme belge pour le commerce du haut Congo*, dont l'appoint permit de régulariser définitivement les départs d'Anvers. Enfin, en août 1889, fut constitué la *Compagnie du chemin de fer* ; en décembre, celle des *produits du Congo*. Aussi, dès le commencement de 1890, les départs réguliers et mensuels, par vapeurs anglais, emportèrent d'Anvers des chargements minimum de 1 000 tonnes.

Deux autres lignes : les *Chargeurs réunis* et la *Prince Line* se décident à toucher Anvers, tandis que la *Woermann Linie* vient prendre les passagers à Flessingue d'abord, à Ostende ensuite.
La durée du voyage entre Anvers et le Congo est réduite alors à 25 jours.

En 1891, l'État Indépendant du Congo et quelques sociétés commerciales passent des conventions de transport avec un syndicat formé par la *British and African Steam Navigation Cy*. et *l'African Steam Ship Cy.*, toutes deux de Liverpool, et la *Woermann Linie* de Hambourg. Le syndicat s'engage à expédier le 6 de chaque mois un steamer d'Anvers à Matadi et à effectuer le trajet en 25 jours au plus à l'aller, en 30 jours au plus au retour, ce qui constitue une sérieuse amélioration.

Nombreux sont les Belges éclairés qui souhaitent voir nos transports coloniaux s'effectuer sous le pavillon national ; aussi quelques années plus tard, sous la pression de l'intérêt croissant qui se manifeste dans le pays en faveur du Congo, un nouveau et sensible progrès est accompli, par la création presque simultanée, au moyen de capitaux en partie nationaux, de deux sociétés de droit belge. Il s'agit de la ***Société Maritime du Congo,*** fondée le 20 février 1895, filiale de la Woermann Linie d'une part et de la ***Compagnie belge Maritime du Congo***, fondée le 24 janvier 1895, filiale de l'African Steam Ship Cy dirigé par Elder Dempster de Liverpool d'autre part.

La *Compagnie belge maritime du Congo* aligne le *Coomassie* assez âgé et le tout nouveau *Léopoldville 1* tandis que la Société Maritime du Congo aligne l'*Eduard Bohlen* qui sera remplacé rapidement par le *Bruxellesville 1*. Un service mensuel sous pavillon belge, est organisé en commun, et le *Léopoldville 1*, l'inaugure le 6 février 1895 en arrivant au Congo vingt jours après avoir quitté Anvers. L'*Eduard Bohlen* part le 6 mars et le *Coomassie* le 6 avril.

Au cours des années qui suivent, l'augmentation sensible du trafic résultant de la création de nombreuses sociétés commerciales belgo-congolaises et l'amélioration des moyens de déchargement au Congo, permettent aux deux organismes de se développer rapidement. Aussi, dès 1900, des départs furent-ils organisés le 1er et le 16 de chaque mois au moyen de six vapeurs : *Albertville 2, Anversville 1, Léopoldville 2, Stanleyville 1, Bruxellesville* et *Philippeville*. Cette fréquence doit bientôt être abandonnée, faute de trafic suffisant. Par ailleurs, la Société Maritime du Congo se retire le 3 avril 1901.

La Compagnie Belge Maritime du Congo (CBMC) restée seule, continue le service avec trois vapeurs et des départs réguliers toutes les trois semaines. Pour augmenter le confort des passagers et répondre en même temps aux nécessités d'un trafic constamment croissant, ces vapeurs sont promptement remplacés par des navires plus grands et plus modernes. **En même temps la durée du voyage est réduite à 19 jours, les escales étant La Pallice, Ténériffe, Dakar, Conakry, Sierra Léone et Boma.**

En 1910, après que l'État Indépendant du Congo devint la colonie du Congo Belge ; un groupe de capitalistes belges ayant à sa tête le colonel Thys, qui fut près du Roi Léopold II un des artisans les plus actifs et les plus perspicaces de la colonisation congolaise, entreprend la nationalisation de la ligne qui relie la Colonie à la Mère patrie. Par un accord avec l'armement anglais, la *Compagnie Belge Maritime du Congo*, qui, jusqu'alors, n'avait été entièrement belge que de nom, passe en totalité sous un contrôle belge.

Soucieuse de l'amélioration constante de l'important service qu'elle assume la **Compagnie décide l'abandon des escales de Ténériffe et de Freetown (Sierra Leone), pour ramener la durée du voyage à 18 jours**. En 1912, elle commande deux nouveaux vapeurs :l' *Albertville 4* et l'*Anversville 2* . L'*Albertville 4*, l'*Anversville 2* et l'*Élisabethville 1* constituent dès 1912, un groupe homogène de vapeurs rapides à deux hélices. Cette flotte se complète au Congo par le remorqueur Colonel Thys, par six allèges de haute mer et par quatre chalands de rivière afin d'alléger, aux basses eaux, les paquebots avant qu'ils ne s'engagent dans l'estuaire maritime en aval de Boma. Les départs ont lieu régulièrement d'Anvers, toutes les trois semaines.

En 1914, l'invasion du Pays oblige la Compagnie à transporter son organisation en Angleterre, dans les bureaux de l'Agence Maritime Walford, à Londres et dans ceux de la Elder Dempster Cy Ltd., à Hull. A partir de 1915, la Compagnie aligne ses trois paquebots sur la relation Grande Bretagne - Congo d'abord au départ de Liverpool. Les paquebots prennent ensuite Hull comme point de chargement et de déchargement des marchandises. L'embarquement des passagers ainsi que leur débarquement a lieu à Falmouth.

Pendant toute la durée de la guerre, la Compagnie assure des relations aussi régulières que possibles avec le Congo Belge qui, déjà en plein essor, rend aux Alliés les plus précieux services. Ses navires transportent, outre le trafic ordinaire, une bonne partie des 700 officiers et sous-officiers envoyés d'Europe en Afrique pour renforcer la Force publique, pendant les trois années que dure la campagne contre les Allemands dans cette partie du monde, ainsi que des approvisionnements considérables et rapportent à la Grande Bretagne du cuivre, du copal et des oléagineux. Mais la *Compagnie Belge Maritime du Congo* paye un lourd tribut à la guerre sous-marine : son vapeur *Élisabethville* est torpillé le 6 septembre 1917, au large de Belle-Île (île de Bretagne en face de Quiberon) par un sous-marin ennemi.

Dès la fin des hostilités, en 1918, se posent d'importants problèmes : celui du rétablissement des relations normales de la mère patrie avec sa Colonie ainsi que l'évacuation rapide des stocks énormes de produits coloniaux accumulés en Afrique, dont l'arrivée en Belgique est indispensable au prompt relèvement de notre industrie. Résolument, les dirigeants de la Compagnie prennent les mesures nécessaires. Dès 1919, ils confient sa gérance à l'*Agence Maritime Internationale*, puissant organisme créé le 3 mars 1919.

En même temps que les relations maritimes entre Anvers et le Congo se développent par l'acquisition successive de trois navires de charge, le *Kinshasa*, le *Mateba* et le *Matadi*, navires qui seront transférés à la *Compagnie Africaine de Navigation* lors de sa fondation le 31 janvier 1920 et également gérée par *l'Agence Maritime Internationale* ; l'*Albertville 4*, est remplacé en 1922 par l'*Élisabethville 2*. L'année suivante, en 1922, le *Thysville 1* vint prendre rang parmi les navires de la Compagnie, dont l'effectif s'est renforcé dans la suite du *Stanleyville 2*

Les résultats de ces mesures énergiques ne se font pas attendre : les ports du Congo, tant fluviaux que maritimes furent décongestionnés ; les transports, aussi bien ceux des passagers que ceux des marchandises, reprennent dans les meilleures conditions. Nouvelle commande :l'*Albertville 5* entre en service le 28 février 1928 et la mise en ligne du *Léopoldville 5* se fait en octobre 1929. Un nouveau remorqueur, le *Cambier*, est enfin venu s'adjoindre au *Colonel Thys*. Le matériel fluvial au Congo comprend en outre neuf grandes allèges, quatre petites et plusieurs baleinières. La Compagnie africaine de navigation sera absorbée par la Compagnie Belge Maritime du Congo le 11 juillet 1929.

En février 1930, son appellation est modifiée en ***Compagnie Maritime Belge*** *(Lloyd Royal).*

C'est la crise économique et la Compagnie ne commande aucun paquebot durant les années trente si ce n'est *Baudouinville 1* en 1937. Ce dernier, livré en 1939, ne pourra effectuer que trois voyages avant la seconde guerre mondiale durant laquelle il aura une triste fin.

Lors de l'invasion de la Belgique par les Allemands le 10 mai 1940, la Compagnie donne immédiatement l'ordre aux bateaux se trouvant à Anvers de quitter le port et de se rendre dans les ports français faisant plus confiance en la capacité défensive de ces derniers qu'à celle des Anglais. L'*Élisabethville 2*, l'*Albertville 5* et le *Baudouinville 1* quittent Anvers avec comme passagers la direction et le personnel de la Compagnie. Les navires vont à La Pallice puis à Bordeaux. La marine française réquisitionne l'*Albertville 5* et l'envoie au Havre où il est coulé par l'aviation allemande. Le *Baudouinville 1* reste dans le port de Bordeaux. Par après il sera transféré à Nantes où il sera sabordé le 10 août 1944 par les Allemands en déroute.
L'*Élisabethville 2* arrive à La Pallice le 14 mai et repart le 6 juin pour la Grande Bretagne.

A ce tribut déjà assez élevé il faut ajouter les 294 marins qui périrent quand le *Léopoldville 5* fut torpillé le 24 décembre 1944 et savoir que 23 des 31 navires de la flotte seront perdus.

Pendant les quatre premiers mois de la guerre la ligne Grande-Bretagne - Congo sera assurée notamment par le *Léopoldville 5* et celle du Congo vers les États-Unis, où plusieurs sociétés commerciales ont établi leur siège commercial, par l'*Élisabethville 2* et le *Thysville*. Le 20 septembre 1940 toute la flotte sera réquisitionnée et les trois paquebots serviront de transport de troupes. Le premier paquebot, le *Thysville* n'accostera à Anvers, à la fin de la guerre, que le 23 septembre 1945.

A la libération la Compagnie dispose de sept navires parmi lesquels deux paquebots l' *Élisabethville 2* et le *Thysville*. Les problèmes de 1945 sont identiques à ceux de 1918. La colonie manque de biens d'équipement et d'énormes quantités de marchandises doivent être acheminées vers la Belgique. De nombreux coloniaux désirent rentrer au pays alors que leurs remplaçants attendent leur départ vers la colonie.

En 1945, la Compagnie assure seize voyages vers le Congo. Mais cela n'est pas suffisant, c'est pourquoi trois cargos l'*Alex Van Opstal 2*, l'*Armand Grisar* et le *Gouverneur Galopin* ainsi que deux navires Victory, le *Steenstraete* et le *Tervaete* sont transformés pour transporter des passagers. La ligne du Congo est renforcée également grâce au *Mar del Plata* et au *Copacabana,* navires destinés initialement à la ligne vers l'Amérique. **La ligne du Congo est rouverte le 25 octobre 1945.**

Parallèlement et dès août 1945, la Compagnie commande trois paquebots : l'*Albertville 6, Léopoldville 6,* mis en service en 1948, et l'*Élisabethville 3* mis en service en 1949. Ces nouveaux navires peuvent faire la traversée en deux semaines contre trois avant guerre. En 1948, la Compagnie commande deux nouveaux paquebots mixtes : le *Baudouinville 2* qui sera mis en service en 1950 et le *Charlesville* qui sera mis en service en 1951.

En 1947, la ligne du Congo étant normalisée le *Copacabana* et le *Mar del Plata* sont réintroduits sur la ligne de l'Amérique et en 1949 ce sont les *Steenstraete* et le *Tervaete* qui sont retirés. Les paquebots à vapeur *Thysville 1* et *Élisabethville 2*, rescapés d'avant guerre, sont vendus. En 1952, le *Copacabana* et le *Mar del Plata* sont réintroduits sur la ligne du Congo vu le succès de celle ci.

En 1953, la Compagnie commande deux nouveaux paquebots, le *Jadotville* et quelques mois plus tard le *Baudouinville 3* . Ce sera le dernier avant l'indépendance du Congo survenant en 1960. Ces bateaux mus par des turbines à vapeur qui permettent d'atteindre dix-sept nœuds peuvent transporter 325 passagers. Ils seront respectivement mis en service en 1956 et 1957.

Cet article et les suivants se basent sur les collections de Ph Lindekens, Patrick Janssens, Jean Herreweghe, Charles Stockmans, Rudi Vertommen, Patrick Maselis et archives des ventes publiques & internet (Ebay – Delcampe)

La littérature à consulter :

- « Mailboat services from Europe to the Belgian Congo (1879-1922) par l'Abbé G. Gudenkauf – Cockrill Series Booklet nr 41
- "la poste maritime" par Claude Delbeke - Club de Monte-Carlo 2009
- Anvers – Congo ou La Grande Aventure – Collection « Histoire & Philatélie » nr 12 d'E & M Deneumostier.
- « à propos de la liaison maritime postale Anvers – Congo » par Jacques Bury, articles parus dans le Balasse Magazine
- Articles et site internet de Charles Stockmans – www.congoposte.be
- Articles de Walter Deynckens parus dans diverses revues philatéliques dont le StudieKring Belgisch Kongo
- « les griffes de paquebot du Congo Belge » par Jean –Marie Frenay paru dans le bulletin de l'Amicale Philatélique nr 402 / février 1995
- « Congo – 50ans d'histoire postale » par Jean Du Four – Edition de la Revue Postale

Nous allons étudier au fil des bulletins les marques oblitérantes ou non utilisées sur les documents postés à bord des paquebots de la Compagnie Belge Maritime du Congo puis de la Compagnie Maritime Belge.

Cette étude, basée sur plusieurs collections et sur la littérature ci-dessus se fera par nom de paquebot plutôt que par type de marque comme ce fut le cas dans la plupart des articles et ouvrages. Cela nous parait plus simple pour s'y retrouver quand on consulte la littérature et cette méthode permet de faire un récapitulatif chronologique des marques & cachets en fin d'article.

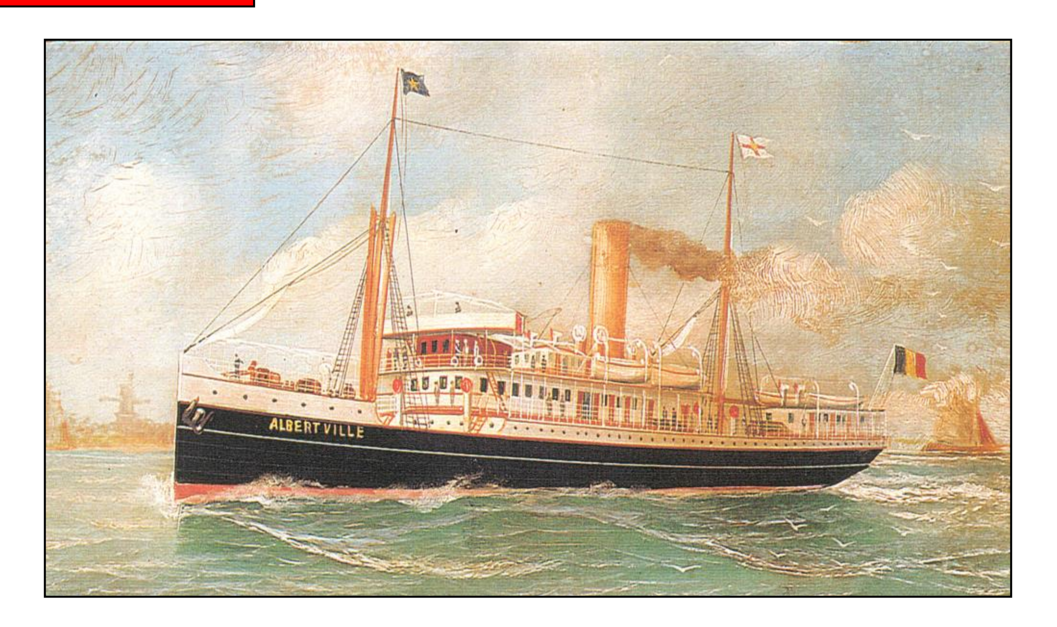
Le but est de recenser ce qui est connu à ce jour, d'émettre des avis sur l'authenticité de certaines marques et de définir les périodes d'utilisation et les couleurs employées pour ces marques.

Ces marques et cachets peuvent se retrouver soit sur le document, non oblitérantes soit sur les timbres ; dans ce cas, les timbres concernés seront soit des timbres belges, soit des timbres congolais, soit des timbres des diverses escales. Comme ces divers cas sont possibles et doivent exister, il ne nous est pas paru nécessaire de recenser ce qui était connu à ce jour.

Nous commencerons notre étude par les Paquebot ALBERTVILLE, 6 navires auront le privilège de porter ce nom depuis 1896 jusque 1973. Nom attribué en hommage au Prince Albert de Belgique, qui deviendra notre Roi Albert Ier.

Voici une courte biographie extraite du site internet de Charles Stockmans :
Cinquième enfant du Prince Philippe, Comte de Flandres, frère du Roi Léopold II à qui il succède le 23 décembre 1909. En 1909, Léopold II invite le Prince Albert, qui a 34 ans, à se rendre au Congo où il effectue un voyage de douze cents kilomètres de pistes à pied, à cheval ou en vélo. Parti de Southampton, le 3 avril, via le Cap, les Victoria Falls, la Rhodésie du Nord et les grandes voies fluviales (Lualaba et Congo) il gagne Léopoldville qu'il atteint le 15 juillet. Il s'embarque le 27 juillet à bord du Bruxellesville 3 pour rentrer à Anvers le 16 août.
Le Roi Albert effectue, accompagné de son épouse la Reine Élisabeth, le premier voyage officiel d'un souverain au Congo du 5 juin au 31 août 1928.
Le Roi accomplit son troisième voyage en avion par le Nord-Est en 1932 pour visiter la région cotonnière de l'Uele et le Parc National qui porte son nom.

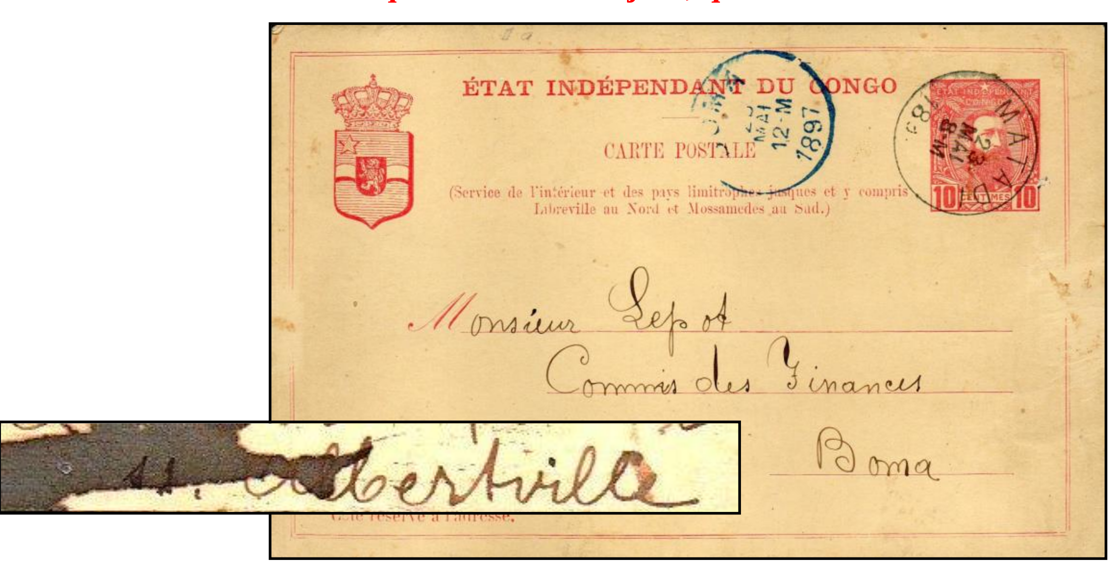
ALBERTVILLE (1)



construction	1896
constructeur	Sir Raylton Dixon & C° Ltd, Middlesborough
dimension	352 x 44.2 feet
tonnage	3953
passagers	160 (108 première classe / 52 seconde classe)
ALBERTVILLE	**1896-1898 – CBMC - (John P. Best & C°, mgrs), Antwerp**

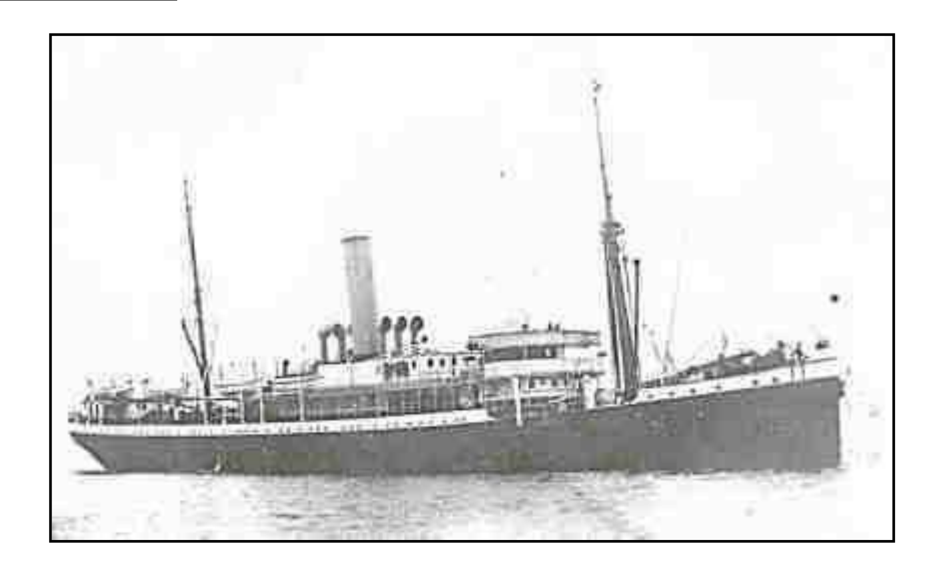
Voyage inaugural : départ d'Anvers le 7 juillet 1896
Dernier retour à Anvers : 6 août 1898
Nombre total d'aller – retour = 8

Pas de marques connues à ce jour, que ce soit oblitérantes ou non.



Entier postal écrit à bord du paquebot Albertville et posté à Matadi le 23 mai 1897 à destination de Boma où il parvint le même jour.

ALBERTVILLE (2)



construction	1898
constructeur	Sir Raylton Dixon & C° Ltd, Middlesborough
dimension	107.2 x 13.4 mètres
tonnage	3805
passagers	160 (100 première classe / 60 seconde classe)
ALBERTVILLE	**1898-1904 – CBMC - (John P. Best & C°, mgrs), Antwerp**

Voyage inaugural : départ d'Anvers le 6 septembre 1898
Dernier retour à Anvers : 2 mai 1904
Nombre total d'aller – retour = 26

MARQUE NON OBLITERANTE : S.S.ALBERTVILLE



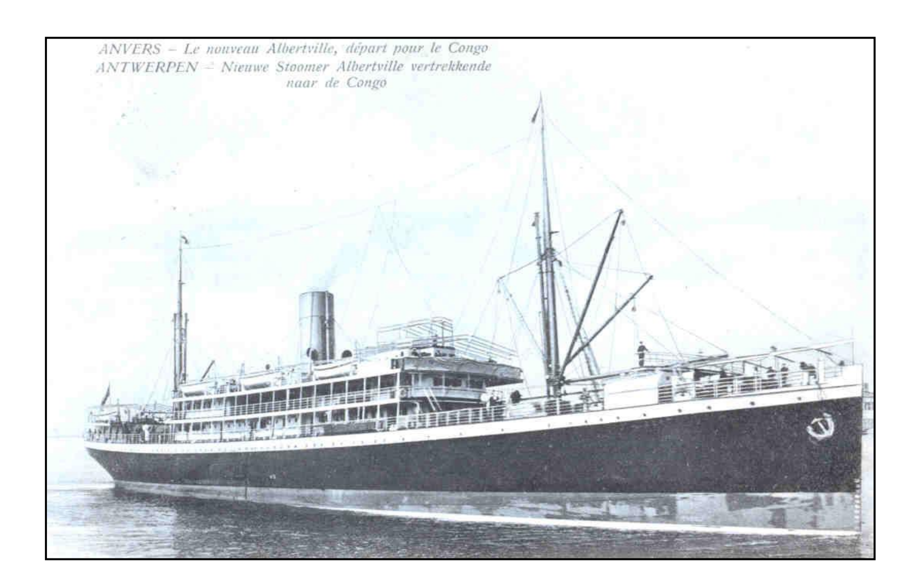
Lettre écrite à bord du paquebot et déposée à une escale (probablement Accra – Gold Coast) à destination de Walmer / Kent / UK où elle parvint le 29 décembre 1903.

Annulation portuaire de Southampton / Ship Letter le 28 décembre 1903.

Voyage retour :
Départ Matadi 07.12.03
Arrivée Anvers 29.12.03

Griffe violette non oblitérante
SS ALBERTVILLE
51 x 4mm

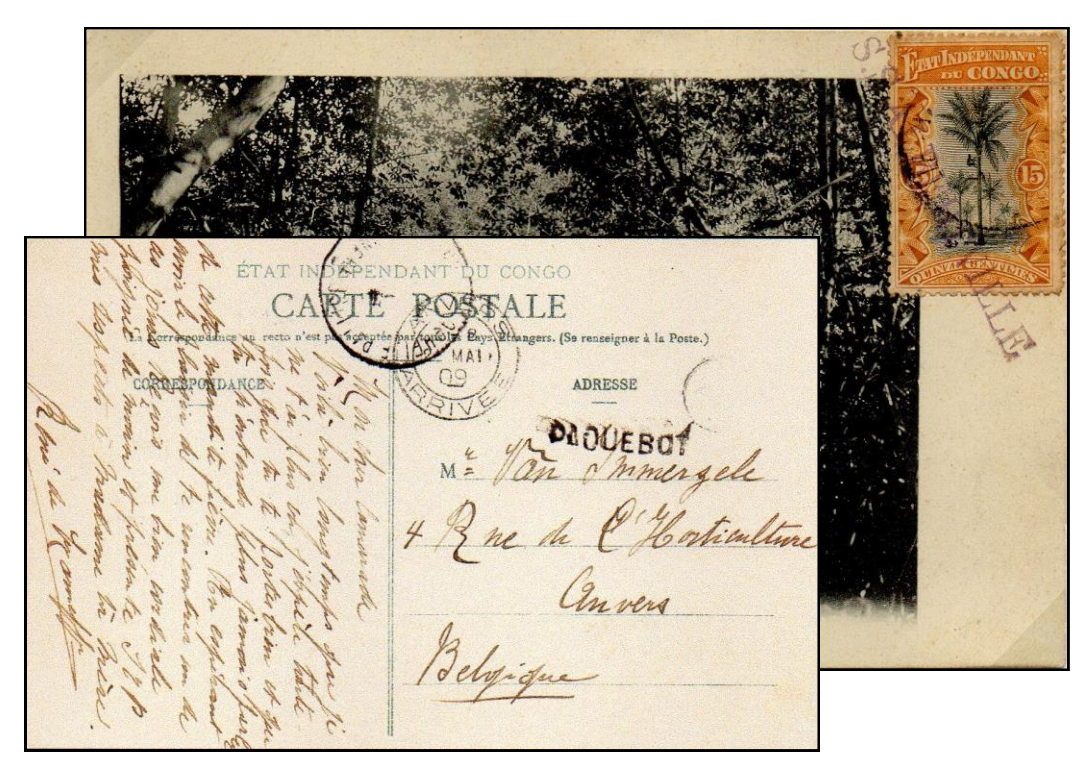
ALBERTVILLE (3)



construction	1906
constructeur	A. Stephen & Sons Ltd., Glasgow
dimension	380.4 x 22.9 feet
tonnage	4792
passagers	190 (120 première classe / 70 seconde classe)
ALBERTVILLE	**1906-1911 – CBMC - (John P. Best & C°, mgrs), Antwerp**

Voyage inaugural : départ d'Anvers le 9 août 1906
Dernier retour à Anvers : 26 janvier 1911
Nombre total d'aller – retour = 25

MARQUE OBLITERANTE : S.S.ALBERTVILLE

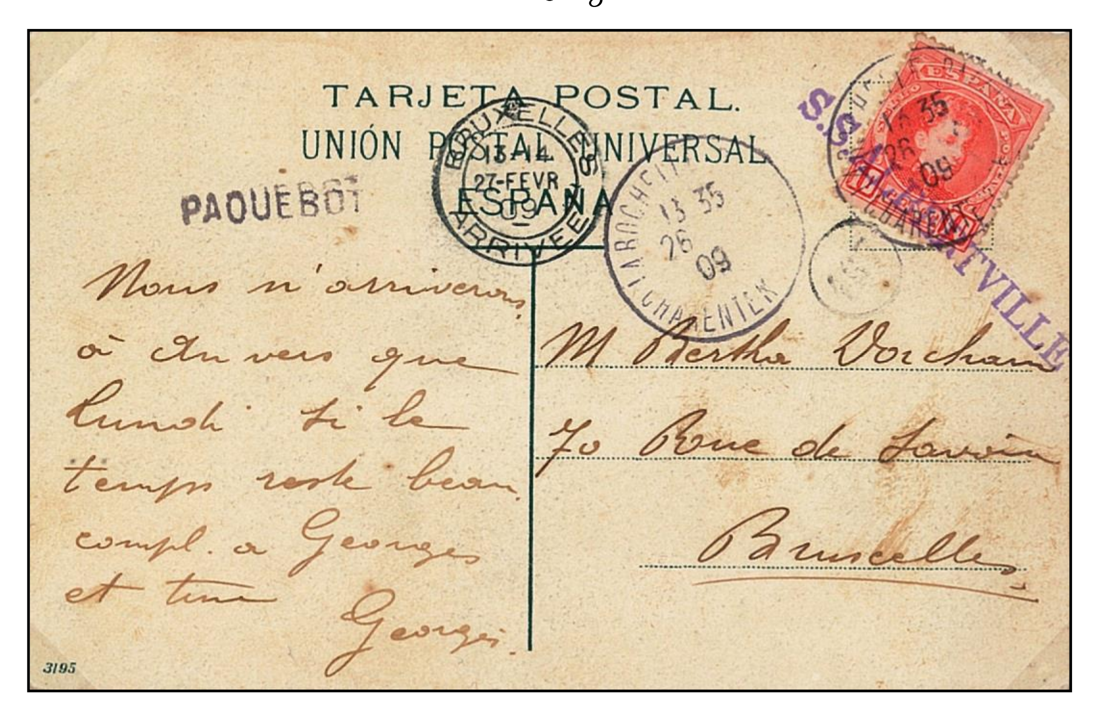


Carte-vue postée à bord du paquebot à destination d'Anvers où elle parvint le 21 mai 1909 . Mols 15c annulé par la griffe du bateau.
La carte fut débarquée à La Rochelle-Palice où on annula le timbre et appose la griffe portuaire "PAQUEBOT".

Tarif congolais des cartes postales vers la Belgique à 15c. (du 01.01.86 au 01.04.10)

Voyage aller :
Départ Anvers 13.05.09
Arrivée Matadi 01.06.09

Griffe violette oblitérante
SS ALBERTVILLE
51 x 4mm



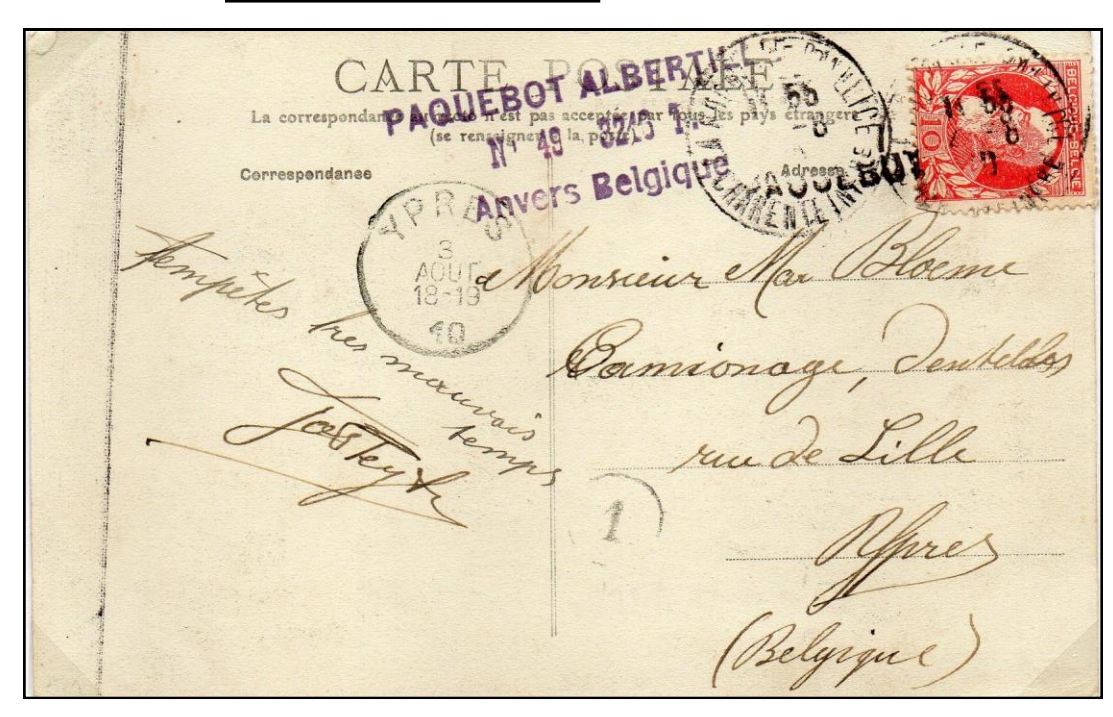
Carte-vue postée à bord du paquebot à destination de Bruxelles où elle parvint le 27 février 1909. Timbre espagnol annulé par la griffe du bateau. La carte fut débarquée à La Rochelle-Palice le 26 février où on annula le timbre et apposition de la griffe portuaire "PAQUEBOT".
Voyage retour : Départ Matadi 09.02.09 / Arrivée Anvers 01.03.09.

Griffe violette oblitérante: SS ALBERTVILLE - 51 x 4mm.

<u>MARQUE NON OBLITERANTE</u>

PAQUEBOT ALBERTILLE
N° 49 3245 T.
Anvers Belgique

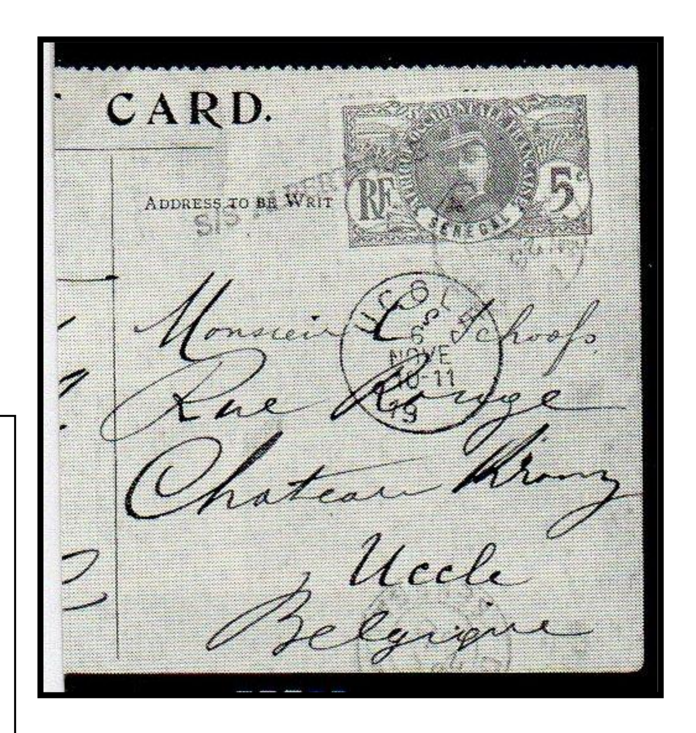
Carte-vue de La Rochelle-Pallice, postée à bord du paquebot le 2 août 1910 à destination d'Ypres où elle parvint le 3 août + cachet de facteur. Timbre belge annulé par la griffe portuaire "PAQUEBOT". Voyage aller : Départ Anvers 30.07.10 / Arrivée Matadi 20.08.10



Griffe privée, non postale de l'Albertville (3) avec erreur dans son nom: il manque la lettre "**V**".

MARQUE OBLITERANTE





Griffe linéaire oblitérante **S/S ALBERTVILLE**
35 x 3mm – encre violette

Je ne possède que ce timbre Mols bilingue 1910.

L'abbé Gudenkauf avait dans ses archives, une page de catalogue de vente présentant cette demi-carte, avec timbre sénégalais annulé par la griffe à destination d'Uccle où elle parvint le 6 novembre 1909

ALBERTVILLE (4)



construction	1912
constructeur	S.A. John Cockerill, Hoboken
dimension	439.5 x 55.7 feet
tonnage	7884
passagers	300 (164 première classe / 136 seconde classe)
ALBERTVILLE	**1912-1919 – CBMC - (Agence Maritime Walford, mgrs), Antwerp**
ALBERTVILLE	**1919-1923 – CBMC - (Agence Maritime Internationale, mgrs), Antwerp**

Voyage inaugural : départ d'Anvers le 22 mars 1913
Dernier retour à Anvers : 23 mars 1923
Nombre total d'aller – retour = 45

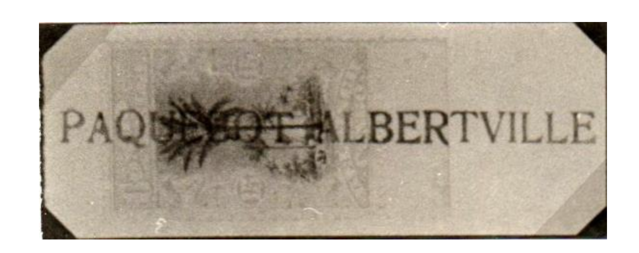
MARQUE OBLITERANTE: 





Carte-vue de la CBMC écrite à bord du paquebot, à l’escale de Dakar le 30 mars 1913
à destination d'Anvers où elle parvint le 9 avril.
Voyage aller – inaugural (Anvers 22 mars / Matadi 11 avril)
Timbre français annulé par la griffe du bateau.
VAPEUR ALBERTVILLE – violet – 76 x 4mm
Griffe portuaire "PAQUEBOT" apposée à La Rochelle Pallice où la carte fut débarquée pour prendre le train vers la Belgique. Curieusement pas de dateur de La Rochelle.

MARQUE OBLITERANTE : 





Cette grande griffe **« PAQUEBOT ALBERTVILLE »** **- Violet – 76x4mm** est analogue
à celles connues pour les paquebots LEOPOLDVILLE et ELISABETHVILLE.
L’abbé Gudenkauf la considérait comme une fabrication du faussaire Nysten.
À ce jour, nous n’avons pas recensé cette griffe sur document, elle n’est connue
que sur des fragments ou sur paire de Mols Unilingue.

Claude Delbeke la reprend dans son ouvage sur la Poste Maritime et la date de 1913 ;
il signale également qu’elle est inconnue sur document.

L'Albertville (4) a été mis, au début de la première guerre mondiale, à la disposition de la Croix Rouge pour servir de navire-hôpital.
Il a repris courant 1915, au départ de la Grande-Bretagne, ses voyages vers le Congo

MARQUE NON OBLITERANTE :







Entier parti de Matadi le 11 mars 1916 (arrivée à Hull le 3 mai) à destination de la Direction des Postes Militaires Belges à Calais où elle parvint le 5 mai via Paris / Etranger le 1er mai.

Griffe + dateur linéaire du 27 mars 1916.
Griffe ALBERTVILLE – violet – 35 x 3mm

Entier écrit par un officier « marconi » à Matadi le 30 juin 1916 à bord du paquebot et posté à Boma le 7 juillet 1916 à destination de Mombasa (Wireless Naval Station) où il parvint le 9 septembre via Stanleyville le 31 juillet et Irumu le 20 août.

Griffe + dateur linéaire du 30 juin 1916.
Griffe ALBERTVILLE – violet – 35 x 3mm

MARQUE NON OBLITERANTE :

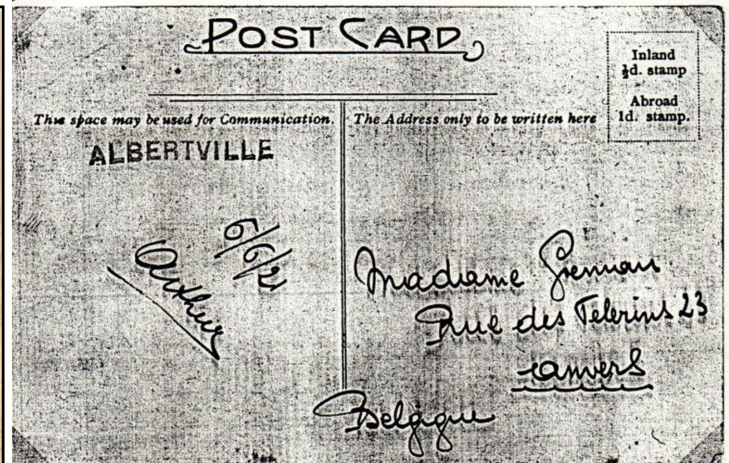


Cette griffe, comme la précédente est légèrement incurvée vers le haut, surtout pour les lettres « BERT ».



Entier parti de Matadi le 27 juin 1916 (arrivée à Hull le 3 août) à destination d'Amsterdam – cachet de facteur hollandais à l'arrivée.

Griffe ALBERTVILLE – violet – 35 x 3mm.



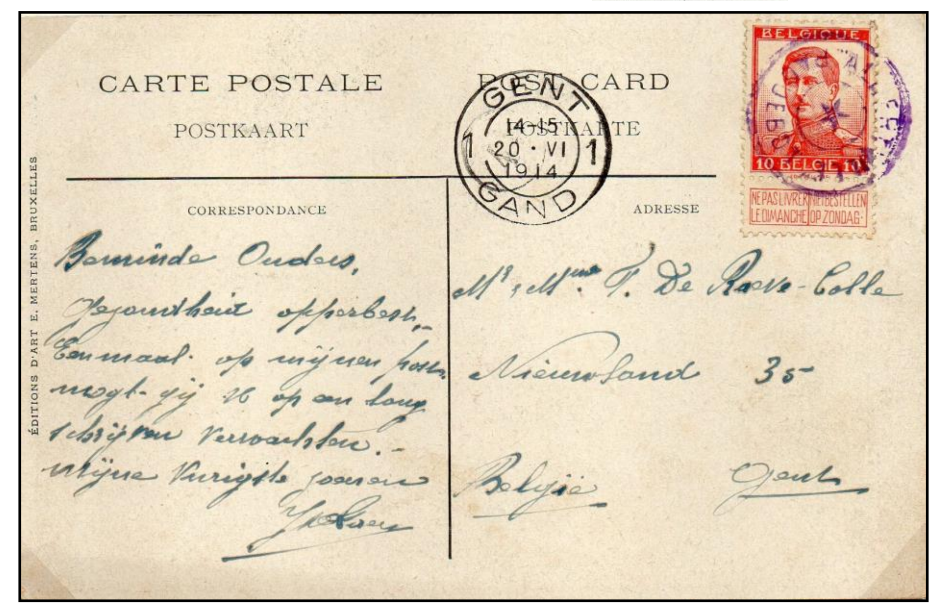
Griffe ALBERTVILLE sur une carte postale datée du 6 juin 1921

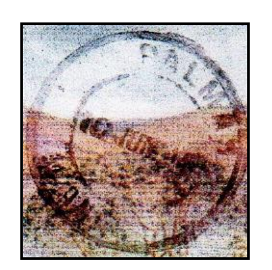
Extrait d'un article de JM Freany paru dans le bulletin nr 402 de l'Amicale Philatélique de Bruxelles

CACHET A ETOILE – OBLITERANT :



UTILISATION AVANT LA GUERRE



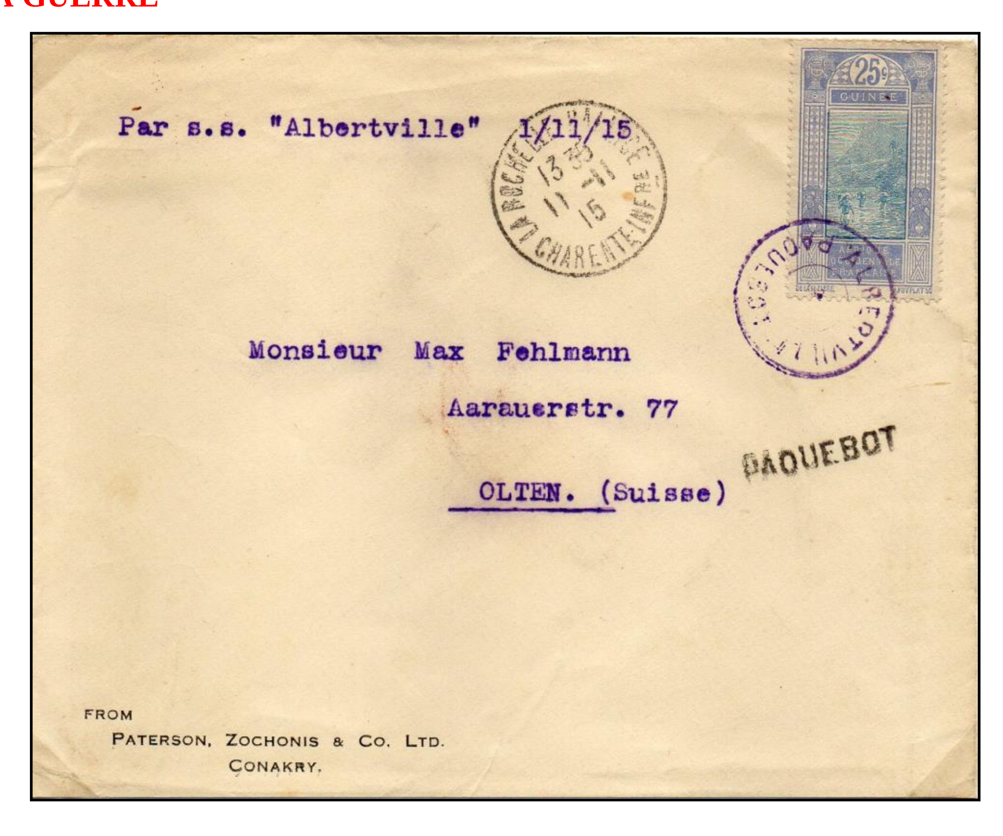


Carte-vue de la CBMC ecrite à bord du paquebot(voyage retour)
à l'escale de Las Palmas / Canaries le 10 juin 1914
à destination de Gand où elle parvint le 20 juin.
Encre violette – rare utilisation avant la guerre.

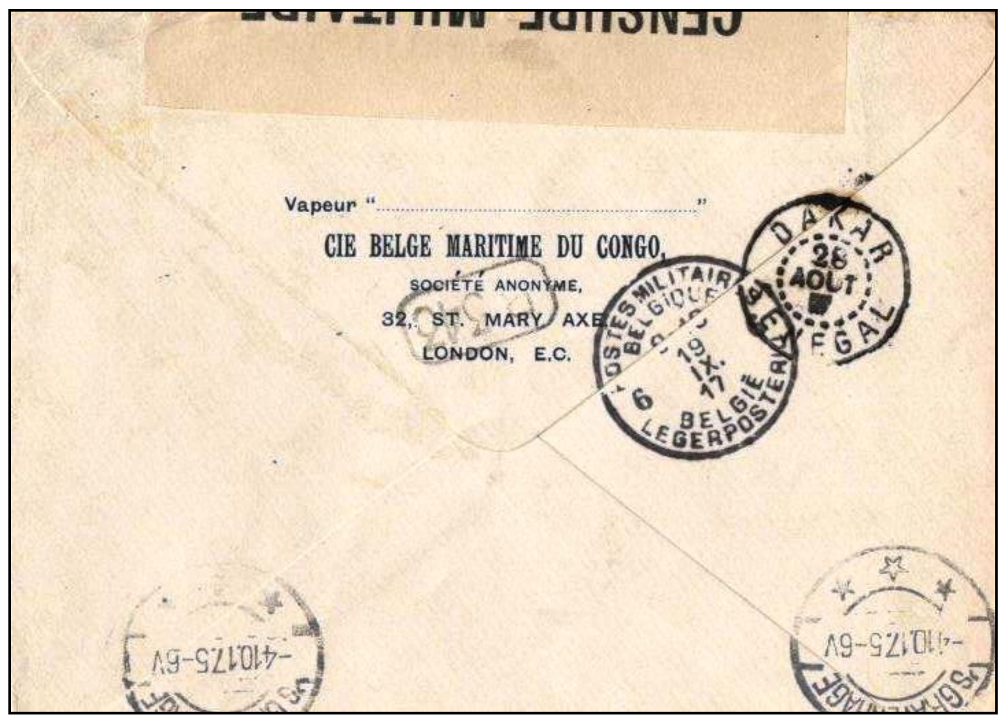
UTILISATION PENDANT LA GUERRE

Lettre à entête commerciale de Conakry, avec demande de routage : « **Par s.s. Albertville 1/11/15**», affranchie par un timbre de 25c de Guiné (AOF – port international) à destination d'Olten/ Suisse où elle parvint le 15 novembre 1915.

La lettre fut déposée à l'escale de La Rochelle – Pallice le 11 novembre 1915 + apposition de la griffe portuaire PAQUEBOT.
Elle poursuivit alors son trajet en train jusqu'à destination.
Encre violette



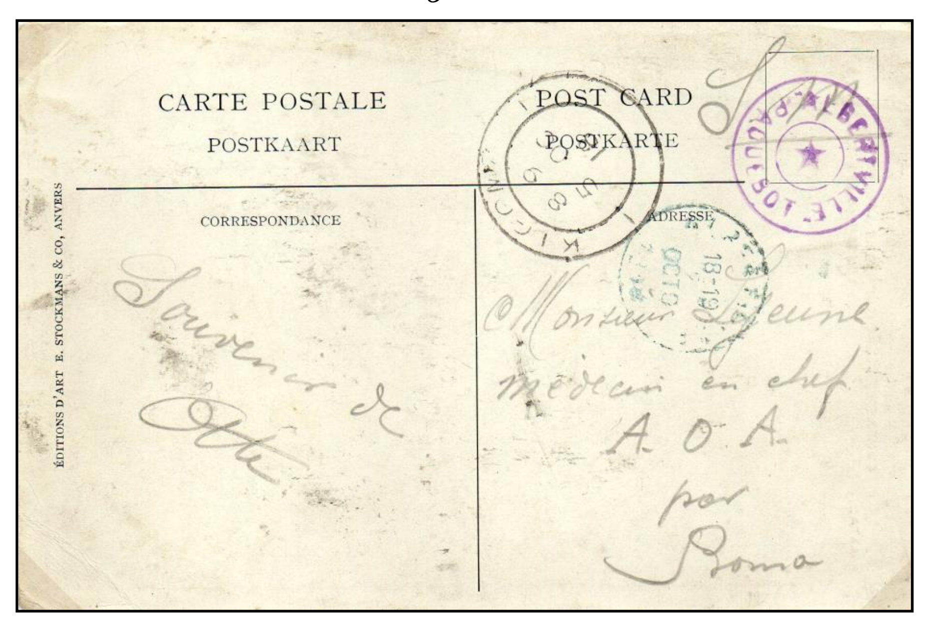




Lettre à entête de la CBMC écrite à bord du paquebot et déposée à l'escale de Dakar le 28 août 1917 à destination de La Haye où elle parvint le 4 octobre via le Bureau de Centralisation de Calais le 19 septembre 1917. (Poste Militaire Belge nr 6; depuis février 1917, plus de lien entre le N° de PMB et la Division d'Armée).

Bande de censure appliquée par le censeur 24 et cachet violet C.F. de la censure belge à Folkestone.

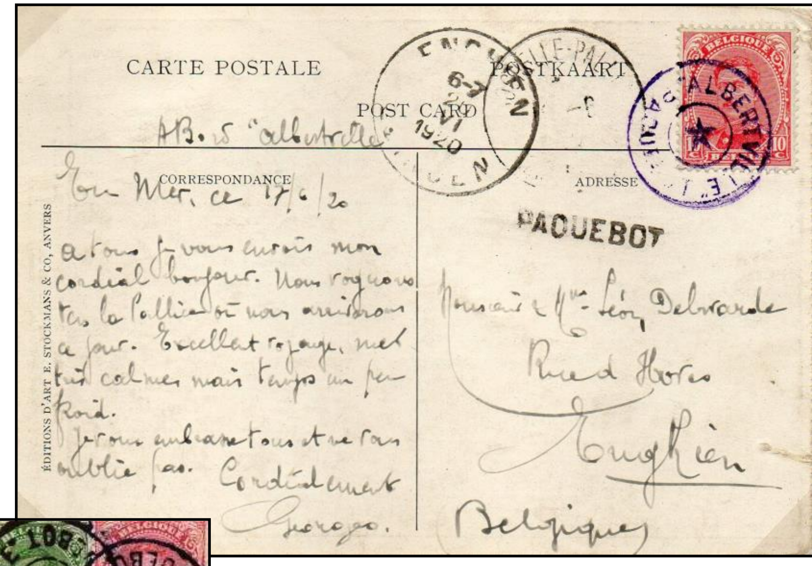
Encre violette.



Carte-vue de la CBMC ecrite à bord du paquebot en mer à destination « du médecin en chef en A.O.A. (Afrique Orientale Allemande) via Boma » Passage par Kigoma le 5 octobre 1918 & Albertville le 9 octobre.
Carte en franchise postale « S.M. » (Service Mlitaire).
Encre violette.

UTILISATION APRES LA GUERRE

Carte-vue écrite à bord du paquebot (voyage retour) en mer, le 17 juin 1920 à destination d'Enghien où elle parvint le 20 juin.
La lettre fut déposée à l'escale de La Rochelle – Pallice le 18 juin
+ apposition de la griffe portuaire PAQUEBOT. Elle poursuivit alors son trajet en train jusqu'à destination.
Encre VIOLETTE.





Carte-vue ecrite à bord du paquebot en mer, le 10 novembre 1920 à destination d'Anvers.
Encre NOIRE.

CACHET OBLITERANT :

Erreur d'orthographe : COURIER avec un « R » au lieu de 2 (COURRIER)
Erreur qui ne sera pas corrigée.



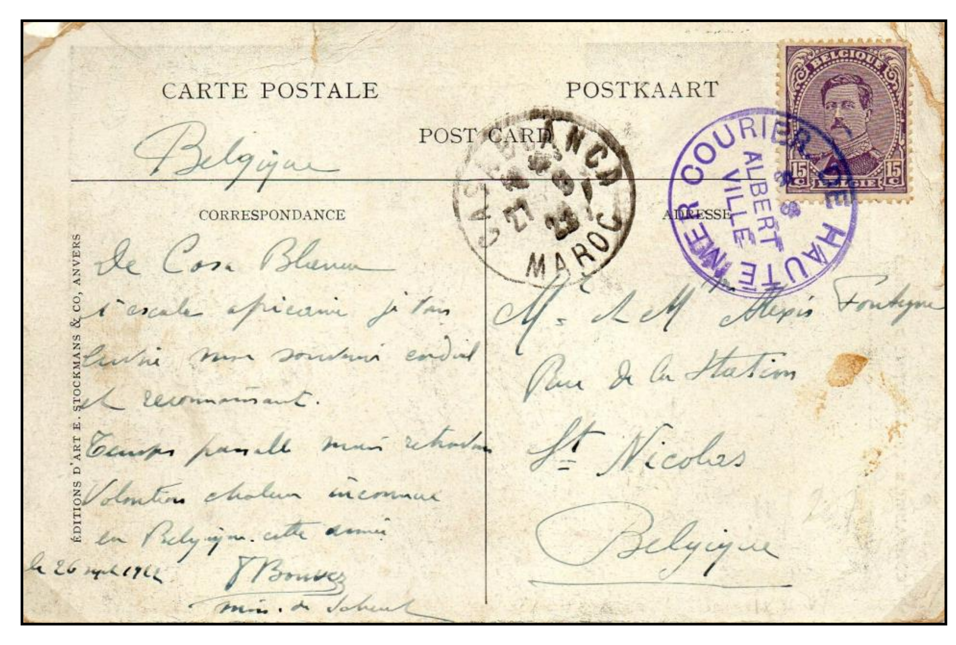
Lettre écrite à bord du paquebot (dernier voyage retour), en mer, à destination de Bruxelles.
Cachet de facteur à l'arrivée.

Mention manuscrite du destinataire « reçu le 26 mars (1923) – 37 jours (de voyage ?)

Tarif pour lettre intérieure (01.11.20) =20c
Encre VIOLETTE

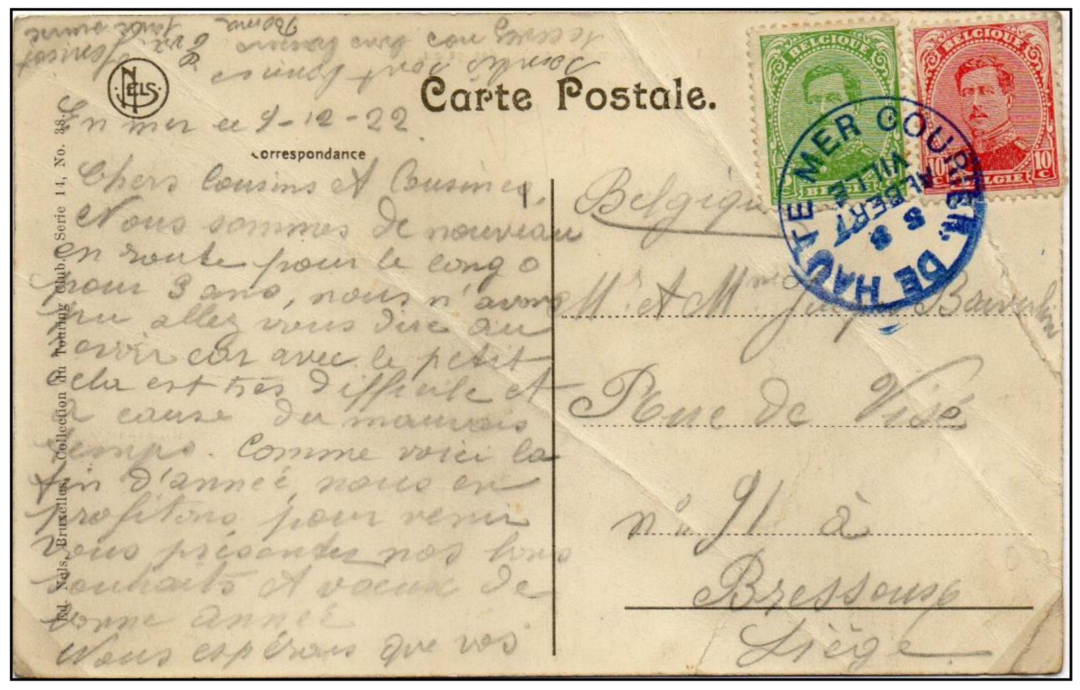
Ce cachet se rencontre généralement en violet





Carte-vue de la CBMC écrite à bord du paquebot (voyage aller) à l'escale de Casablanca où elle fut déposée le 27 septembre 1922 à destination de St Nicolas.

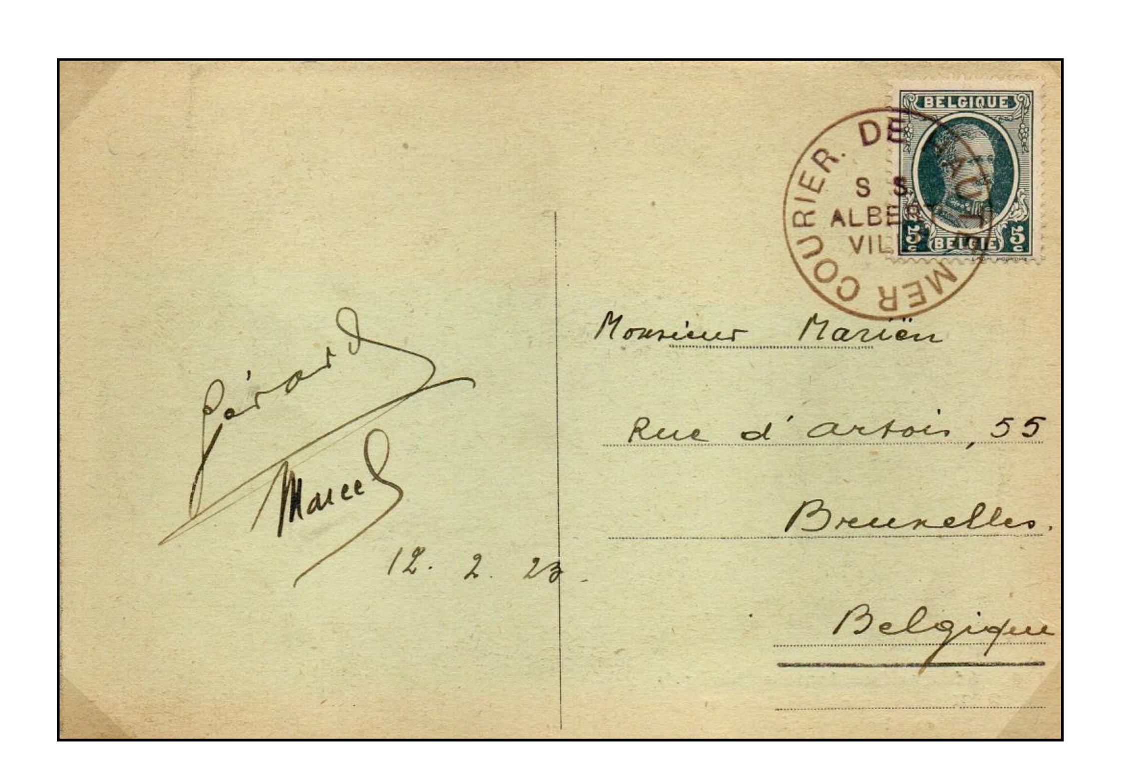
Tarif des cartes postales intérieures à 15c (01.10.20).
Encre VIOLETTE.



Carte-vue du Congo écrite à bord du paquebot (voyage Aller) en mer, le 9 décembre 1922 à destination de Bressoux / Liège.

Tarif des cartes postales intérieures à 15c (01.10.20)

Encre BLEUE.



Carte-vue du Sénégal écrite à bord du paquebot (dernier voyage aller) à l'escale de Dakar le 12 février 1923 à destination de Bruxelles.

Tarif des cartes postales intérieures avec moins de 5 mots à 5c (01.01.23)

Encre NOIRE.

ALBERTVILLE (5)





construction	1928
constructeur	Ateliers & Chantiers de la Loire, St. Nazaire
dimension	494.1 x 62.0 x 24.0 feet
tonnage	10769
passagers	178 première classe / 180 seconde classe / 110 Equipage
ALBERTVILLE	**1928-1930 – CBMC - (C° Belge Maritime du Congo), Antwerp**
ALBERTVILLE	**1930-1940 – CMB - (Compagnie Maritime Belge), Antwerp**

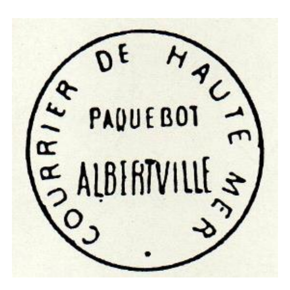
1937 - transformation et nouveau moteur – allongé de 27 feet
par Mercantile Marine Engineering & Graving Docks, Antwerp.
Tonnage augmenté de 10769 à 11047 tonnes
Machine quadruple remplacée par turbines au fuel

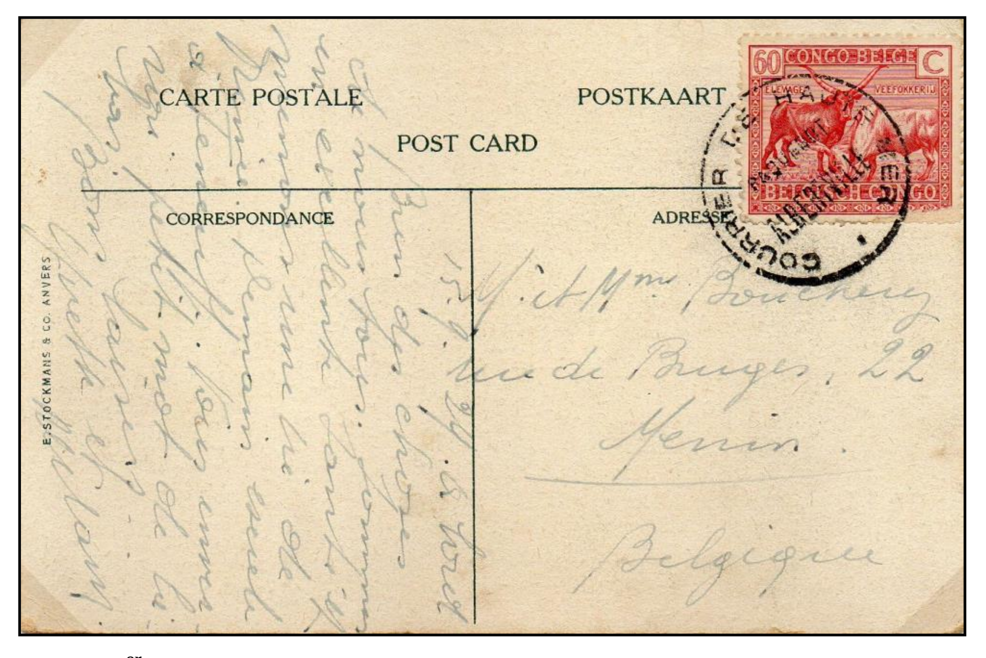
Voyage inaugural : départ d'Anvers le 28 février 1928
Dernier retour à Anvers : 21 janvier 1940
Nombre total d'aller – retour = 69

L'*Albertville 5* quitte Anvers le 11 mai 1940 au lendemain de l'invasion allemande et se rend à Bordeaux où il est réquisitionné par les autorités françaises suite à la capitulation de l'armée belge.

Il est bombardé par les Allemands et coulé le 11 juin 1940 dans le port du Havre.

<u>CACHET OBLITERANT :</u>





Carte-vue du petit salon 1er classe, écrite à bord du paquebot le 15 septembre 1929 (voyage aller) à destination de Menin / Belgique.

Tarif des cartes postales vers la Belgique à 60c (01.05.27).

Encre NOIRE.



Carte-vue de Tenerife, écrite à bord du paquebot (voyage retour) à l'escale, le 4 mars 1929 à destination de Bruxelles.

Affranchissement en timbres espagnols annulés par le cachet du paquebot.

Encre NOIRE.



Carte-vue de la CBMC, écrite à bord du paquebot le 16 octobre 1930 vers Bruxelles.
Tarif des cartes postales vers la Belgique à 60c (01.05.27 au 31.01.34).
Encre VIOLETTE.

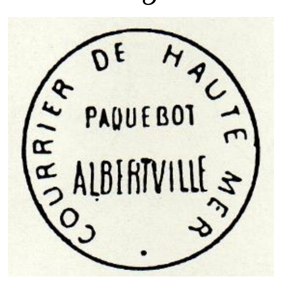


Carte-vue du salon de lecture de l'Elisabethville, écrite à bord du paquebot Albertville à destination de Louvain. (pas de date).

Tarif des cartes postales en imprimé à 30c
Encre BLEUE.

CACHET OBLITERANT :

+ dateur linéaire en violet



Cette découverte récente, ouvre une piste à plus de recherche sur les oblitérations maritimes en 1938-1939

Cette combinaison d'un cachet maritime et d'une date linéaire est bien connue dans cette période d'avant guerre mais jusqu'à présent uniquement pour le Paquebot Elisabethville (2) dont la période, recensée par l'auteur, va du 9 novembre 1938 au 5 juillet 1939 (qui dit mieux ? envoyez nous vos « meilleures » dates, scan à l'appui). Cette combinaison se rencontre sur timbres isolés, fragments & documents (lettres & cartes).

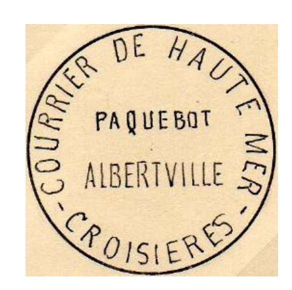
Voici sur un petit fragment une pièce analogue pour le paquebot Albertville. On peut imaginer que cela semble une pratique relativement courante fin des années 1930 et qu'on pourrait trouver aussi d'autres paquebots que l'Elisabethville (2) et l'Albertville (5) dont l'Anversville (2), Baudouinville (1), Léopoldville (5) & le Thysville (1)



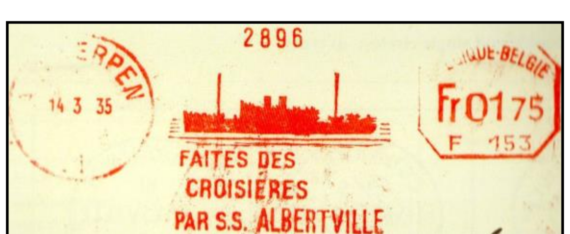
27 AOUT 1939 - encre VIOLETTE
Tarif des lettres vers la Belgique à 1.50 Fr (depuis le 01.02.34).

Croisières de l'ALBERTVILLE (5)

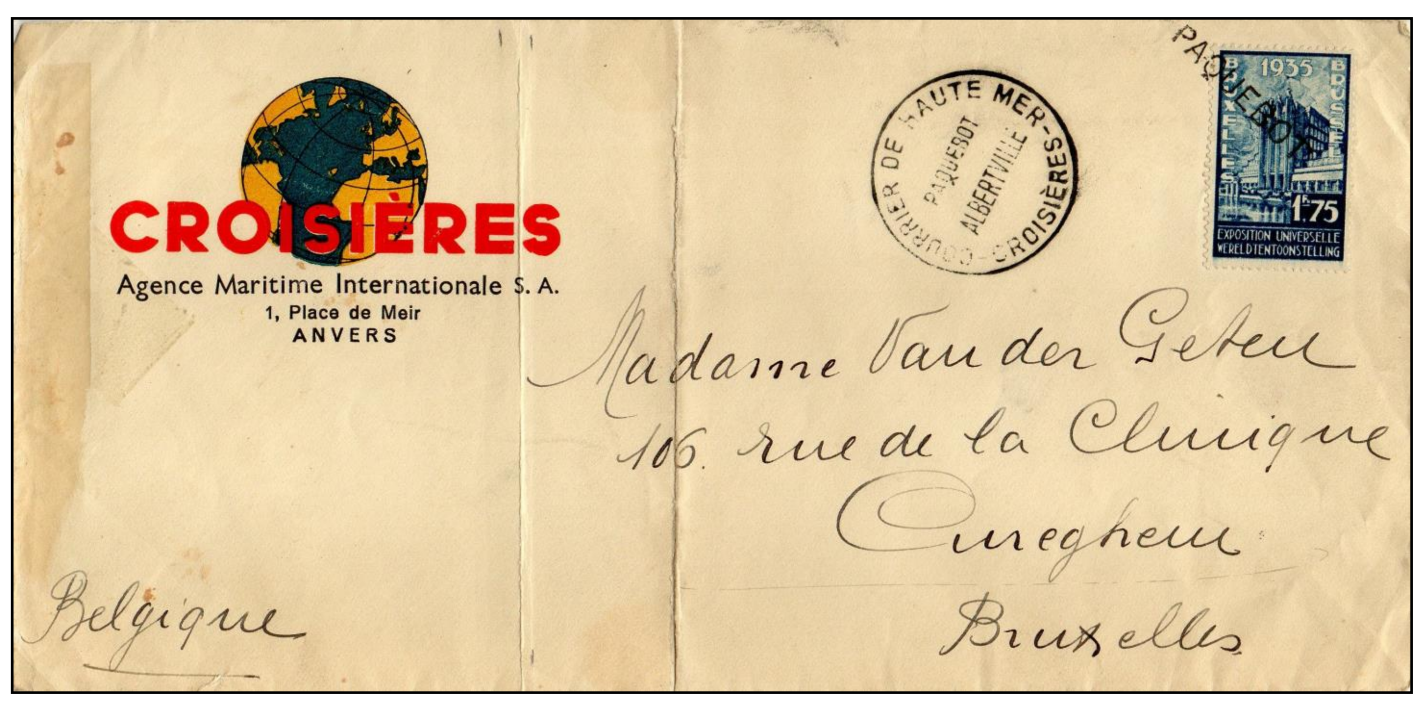
Comme le paquebot Léopoldville, l'Albertville (5) a participé à des croisières en 1935, en plus de ses voyages sur la ligne Anvers – Congo. Un cachet spécial oblitérant fut crée pour ces occasions. Nombre de croisières = 8.



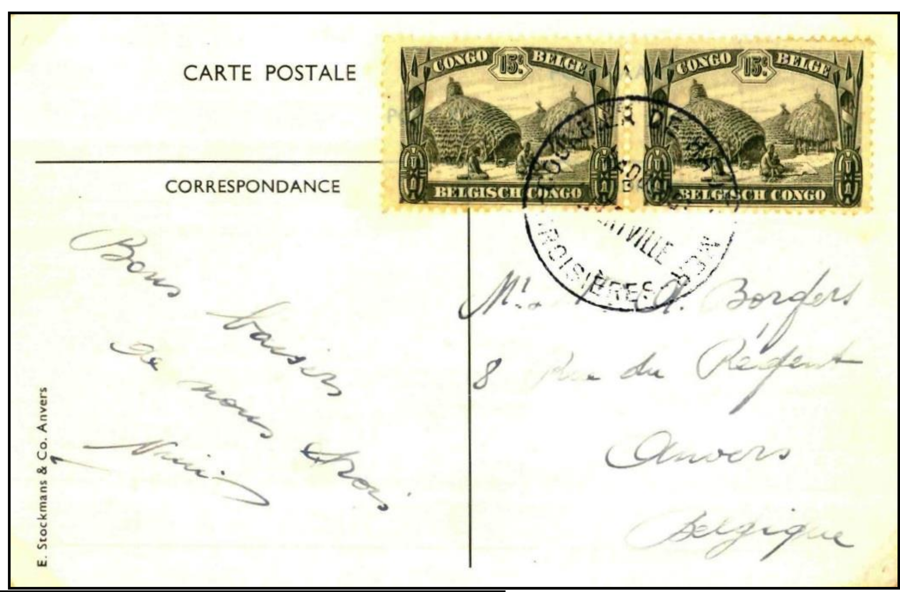




Extrait du livre de Claude Delbeke
La Poste Maritime pg 516

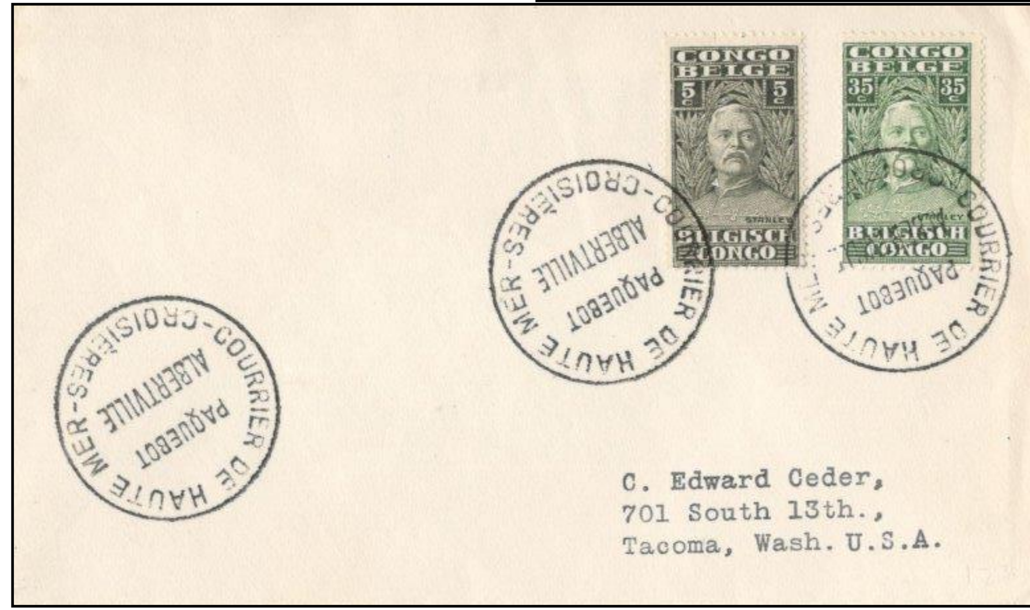


Lettre écrite à bord du paquebot à destination de Cureghem / Bruxelles. Timbre belge annulé par la griffe portuaire « PAQUEBOT » d'Anvers.



Carte postale écrite à bord du paquebot à destination d'Anvers. Timbres congolais annulé par le cachet du paquebot ALBERTVILLE – CROISIERES.

Utilisation probable par erreur sur la ligne ANVERS - CONGO



Lettre écrite à bord du paquebot à destination de Tacoma / USA.
Timbres congolais annulé par le cachet du paquebot ALBERTVILLE – CROISIERES.

Utilisation probable par erreur sur la ligne ANVERS - CONGO

Correspondance de l'Agence Maritime Internationale



Lettre à entête de la Compagnie AMI envoyée par recommandé de Matadi le 11 octobre 1934 à destination de l'Institut National pour l'Etude Agronomique du Congo Belge à Lula au Km8 du CFL (Chemin de Fer des Grands Lacs), via Léopoldville le 15 octobre et Stanleyville le 27 octobre.

Cette lettre avait pour but de prévenir le destinataire de l'arrivée d'un colis par bateau qui leur était destiné. Dans le cas présent, un colis sous B/L N° 92945 (B/L = Bordereau de Livraison) parvenu à Matadi par le paquebot S.S. ALBERTVILLE (griffe violette).

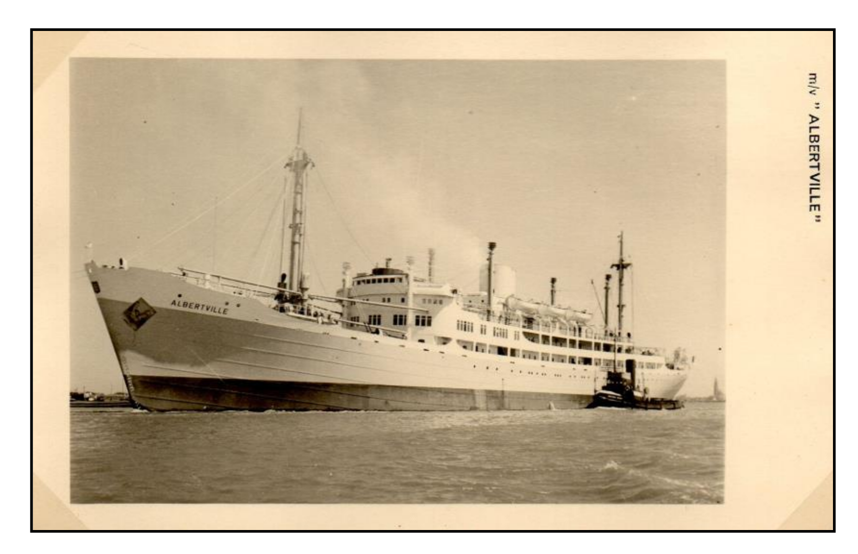
Tarif valable du 01.02.34 au 30.08.40 :

- Lettre intérieure = 1.50 Fr / 20 gr
- Port supplémentaire = 90c / 20 gr
- Recommandation = 2.50 Fr

Affranchissement correct à 4.90 Fr :

- 50c Indigènes (2x)
- 3.50F – Stanley
- 40c/35c – Stanley surchargé

ALBERTVILLE (6)



A partir de Paquebot Albertville (6), la majorité du courrier que nous rencontrons est « philatélique » ; en effet, nous devons ces documents à divers philatélistes belges ou étrangers qui ont écrit aux capitaines des paquebots en leur demandant de leur renvoyer des lettres & cartes pré-affranchies par leur soin et annulées par les divers cachets et griffes de leurs navires. Souvent ces documents émanent directement du port d'Anvers avant le départ du paquebot. Nous conseillons de ne pas les dénigrer car cela permet quand même de collectionner les divers cachets et griffes ainsi que les diverses couleurs. Bien évidement, il faut essayer de récupérer les documents non philatéliques mais ils sont beaucoup plus rares et d'autant plus chers. La rareté de certaines de ces lettres des années 1950 est à comparer avec celles des griffes d'avant 1914. Curieusement, les passagers ne semblaient guère plus écrire à bord des paquebots dans les années 50, ou bien le faisaient ils plutôt aux diverses escales pour profiter de la poste aérienne.

construction	1946/48
constructeur	John Cockerill S.A., Hoboken
dimension	479.0 (505.0) x 64.8 x 34.0 feet
tonnage	10901
passagers	179 classe unique / 147 Equipage
ALBERTVILLE	**1948-1973 – CMB - (Compagnie Maritime Belge S.A.), Antwerp**

Voyage inaugural : départ d'Anvers le 12 juin 1948

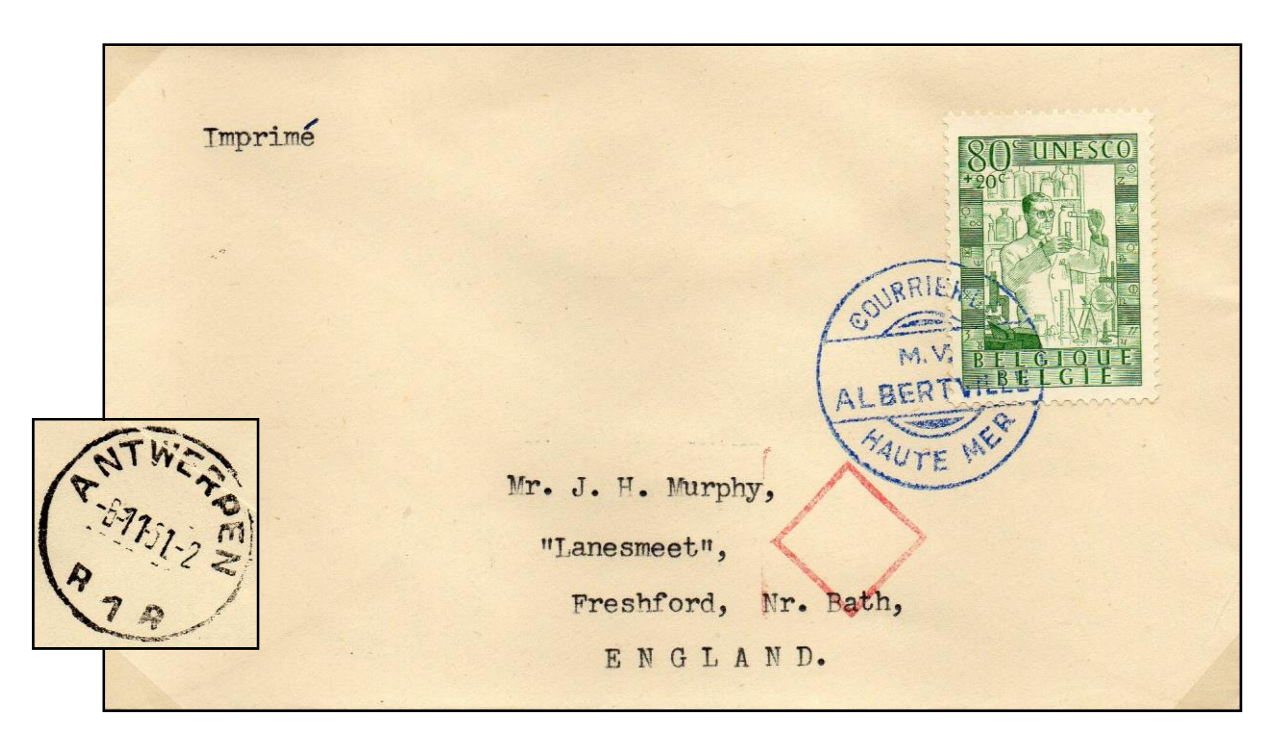
CACHET OBLITERANT :





Lettre ecrite à bord du paquebot
à destination de Mortsel.
Affranchissement mixte

Encre NOIRE.

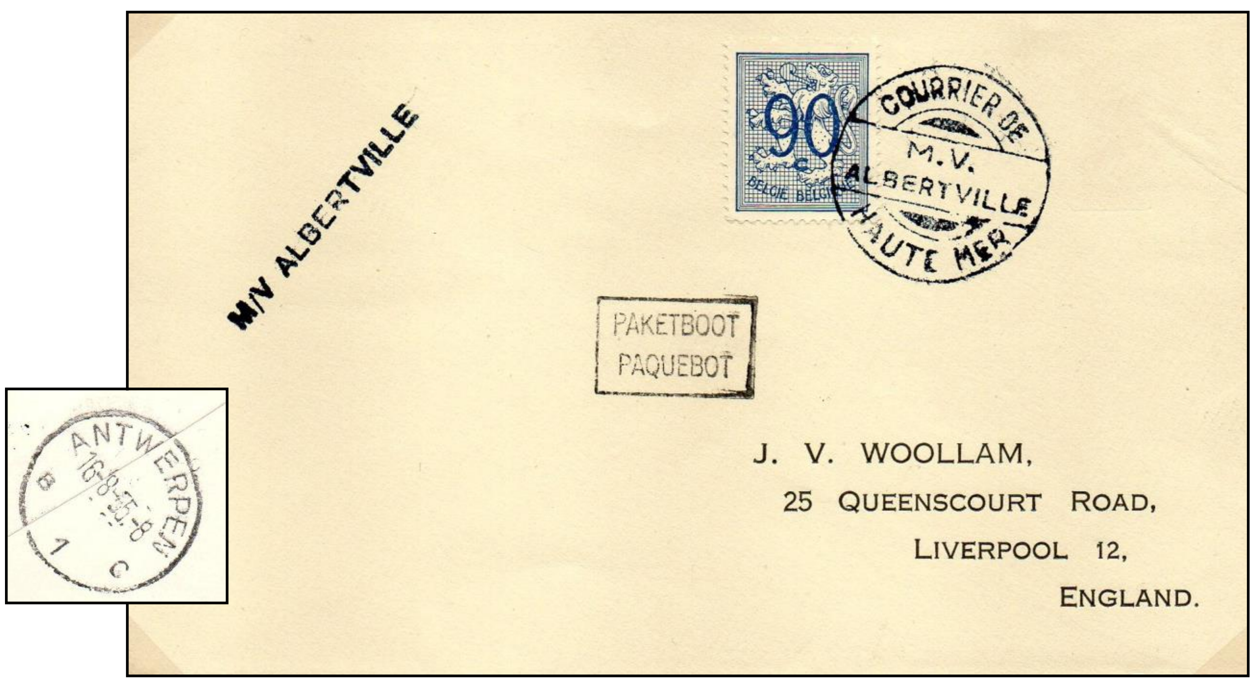


Lettre écrite à bord du paquebot à destination de Freshford, North Bath / Angleterre, via Anvers le 5 novembre 1951. (voyage retour). Marque de comptage anglaise en rouge.

Tarif des lettres internationales en imprimé à 80c (15.12.48 au 30.09.57)

Encre BLEUE.

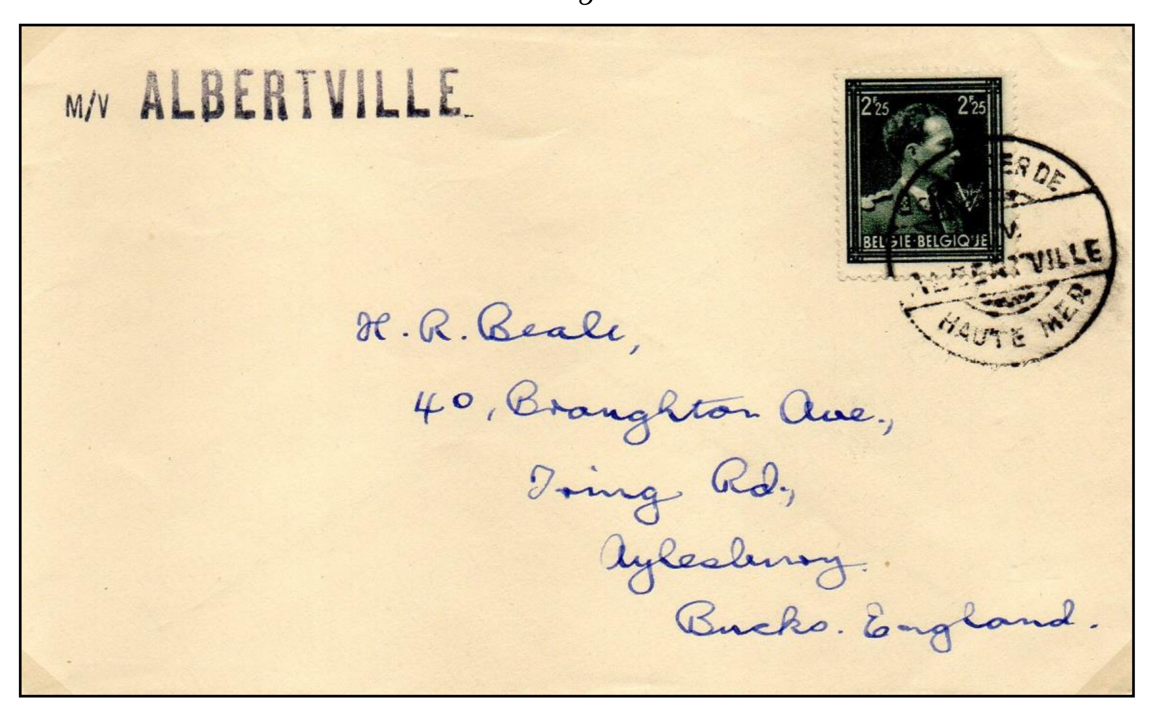
Cachet oblitérant et griffe non oblitérante



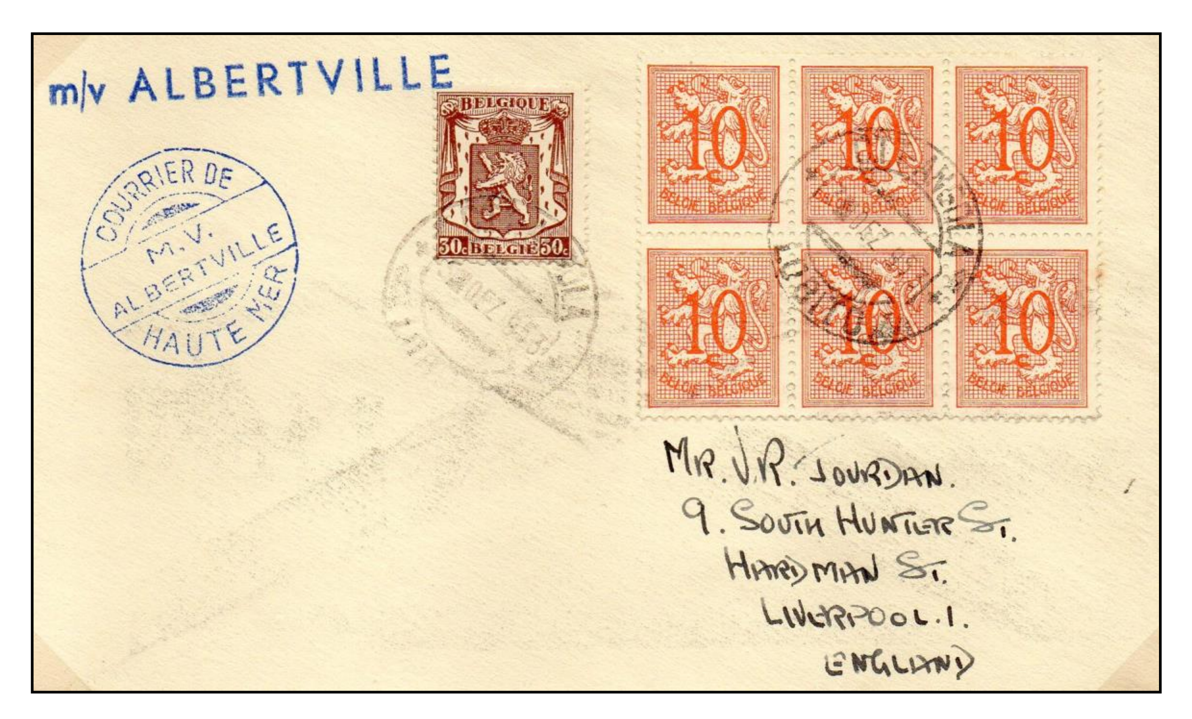
Lettre écrite à bord du paquebot à destination de la Grande-Bretagne. Griffe portuaire bilingue d'Anvers apposée le 16 août 1955.

Griffe du bateau M/V ALBERTVILLE – 36 x 4mm

Encre NOIRE.

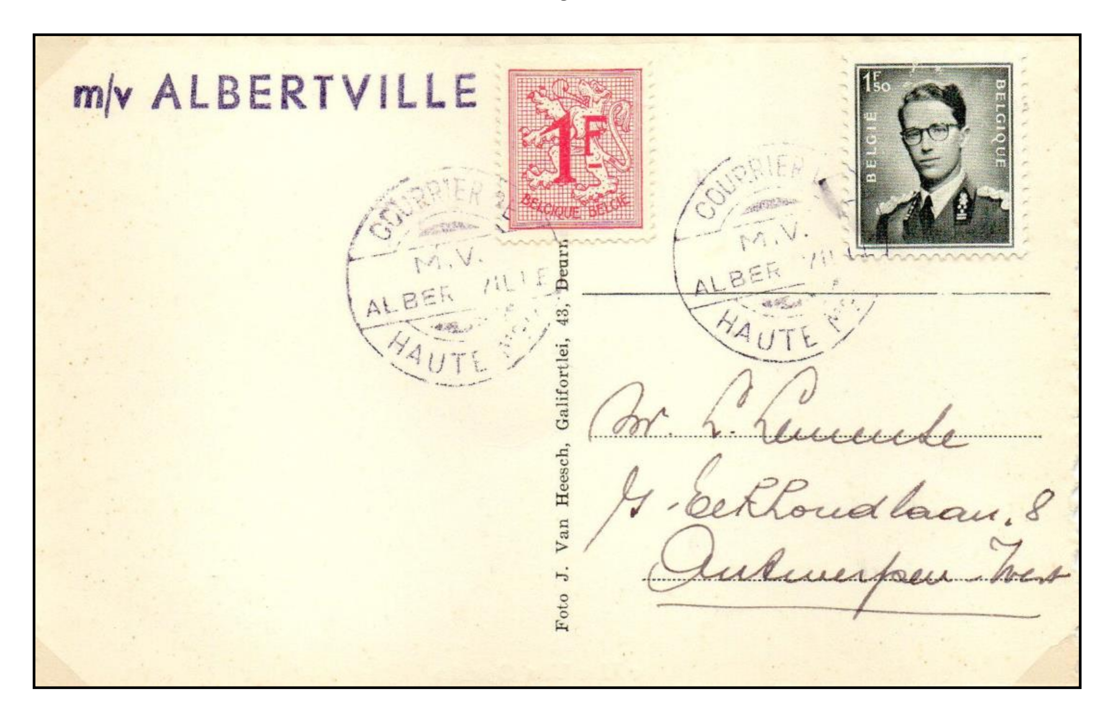


Lettre écrite à bord du paquebot à destination de la Grande-Bretagne.
Griffe du bateau M/V ALBERTVILLE – 52 x 6.5mm
Encre NOIRE.

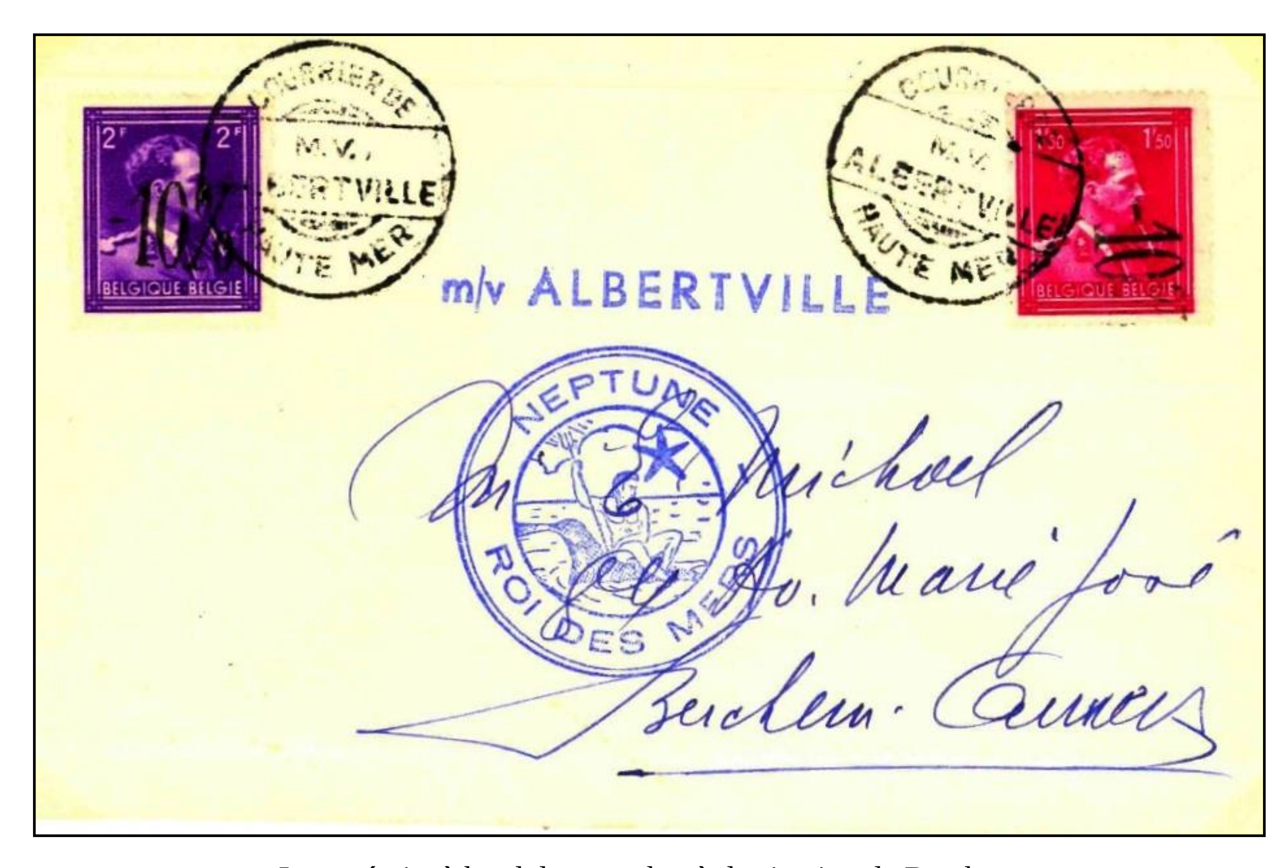


Lettre écrite à bord du paquebot à destination de la Grande-Bretagne.
Courrier déposé à l'escale de LOBITO / Angola le 5 décembre 1953.
Annulation des timbres belges non encore oblitérés par le dateur de Lobito – CTT Angola.
Griffe du bateau m/v ALBERTVILLE – 53 x 4.5mm

Encre BLEUE.



Carte-vue paquebot « Alex Van Opstal », écrite à bord du paquebot à destination d’Anvers.
Griffe du bateau m/v ALBERTVILLE – 53 x 4.5mm
Encre NOIRE violacée.



Lettre écrite à bord du paquebot à destination de Berchem
Griffe du bateau m/v ALBERTVILLE – 53 x 4.5mm
Cachet NEPTUNE - ROI DES MERS
Encre NOIRE bleue.

Griffe non oblitérante :







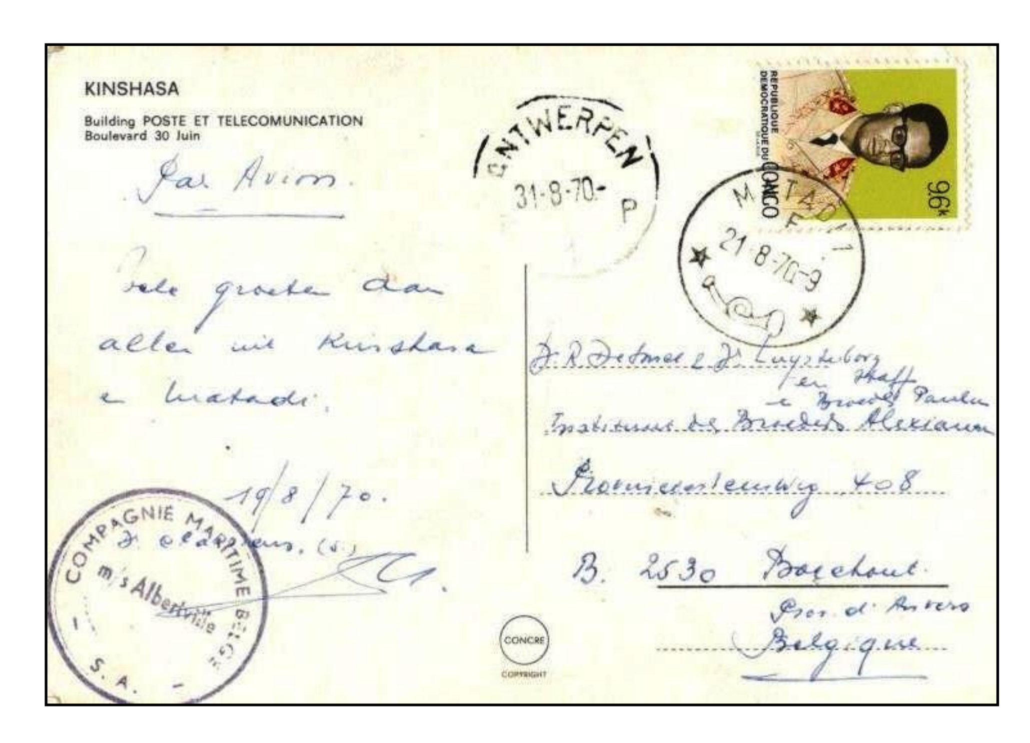
Lettre par avion expédiée de Bruxelles le 23 août 1950 à destination d'Elisabethville où elle parvint le 28 aout. Adresse biffée, redirigée vers AMI (Agence Maritime Internationale) à Lobito / Angola. La lettre repartit d'Elisabethville le 29 août et arriva à Lobito le 5 septembre. Recherche de la destinataire sur le paquebot Albertville dans le port.

Griffe sur deux lignes « NOT ON BOARD / M.S. ALBERTVILLE »

Nouvelle adresse biffée + ajout mentions de retour en français & portugais.

Encre ROUGE foncée.

Cachet non oblitérant :



Carte postale écrite à bord du paquebot et postée à Matadi le 21 août 1970 à destination de Borgerhout via Anvers le 31 août.

Encre VIOLETTE.

Courrier de l'équipage :



TILLEMANS Georges
Ier Off/Radio m/v ALBERTVILLE
LOBITO
A N G O L A



Lettre par avion expédiée de Lobito /Angola le 14 mai 1968 par le 1er officier Radio à bord du paquebot Albertville à destination de Wemmel.

SERAING
29-11-72
BELGIQUE

Monsieur Jacques Piron
Electricien sur M/S Albertville
Agence Maritime Internationale, S.A.
Avenida Maréchal Carmona, 41/47
P.O. Box 143 ou 169.
Lobito.
Angola

BY AIR MAIL

Exp: PIRON
rue Morchamps, 194
B. 4100 SERAING
BELGIQUE

C.T.T. ANGOLA
-4.12.72

Lettre par avion expédiée de Seraing le 29 novembre 1972 à destination d'un électricen sur le M/S Albertville à Lobito où elle parvint le 4 décembre.

Tarif des lettres internationales à 8 Fr (01.06.72 au 01.1073)
Surtaxe aérienne de 2.50 Fr / 5 gr vers Angola (à partir du 01.06.72)

Paquebot ALBERTVILLE - résumé

paquebot	Sur timbre	Periode	Marque / cachet	dimensions	Couleur
Albertville (1)	-	1896-1898	Pas de marque	-	-
Albertville (2)	non	1902-1903		51 x 4mm	Violet
Albertville (3)	oui	1909		51 x 4mm	Violet
Albertville (3)	non	1910	Erreur « ALBERTILLE » au lieu de « ALBERTVILLE »		Violet
Albertville (3)	oui	1909-1910		35 x 4mm	Violet
Albertville (4)	oui	1912		52 x 3mm	Violet
Albertville (4)	oui	1913	**PROBABLE FAUSSE GRIFFE faussaire NYSTEN**	76 x 4mm	Violet
Albertville (4)	non	1916		35 x 3mm	Violet
Albertville (4)	non	1916 et 1921		35 x 3mm	Violet
Albertville (4)	oui	1913 à 1921		D = 24mm	Violet Bleu (1) Noir (2)
Albertville (4)	oui	1920 à 1923		D = 27.5mm	Violet Bleu Noir
Albertville (5)	oui	1928 à 1940		D = 31mm	Noir Violet Bleu

paquebot	Sur timbre	Periode	Marque / cachet	dimensions	Couleur
Albertville (5)	oui	1939	27 AOUT 1939 COURRIER DE HAUTE MER PAQUEBOT ALBERTVILLE	Cachet + **Dateur linéaire**	Violet
Albertville (5)	oui	1935	COURRIER DE HAUTE MER PAQUEBOT ALBERTVILLE - CROISIERES -	D = 33.5mm	Noir
Albertville (6)	oui	1948 à 1973	COURRIER DE M.V. ALBERTVILLE HAUTE MER	D = 30mm	Noir Bleu
Albertville (6)	Non		M/V ALBERTVILLE	36 x 4mm	Noir
Albertville (6)	Non		M/V ALBERTVILLE	52 x 6.5mm	Noir
Albertville (6)	Non		m/v ALBERTVILLE	53 x 4.5mm	Bleu Violet
Albertville (6)	Non		NOT ON BOARD M.S. ALBERTVILLE	66 x 21mm	Rouge
Albertville (6)	Non		COMPAGNIE MARITIME BELGE S.A. m/s Albertville	D = 34mm	Violet

(1) selon articles « à propos de la liaison maritime postale Anvers – Congo » par Jacques Bury, parus dans le Balasse Magazine

(2) à confirmer, selon scan d'archive

Si vous découvrez d'autres marques ou d'autres couleurs que celles mentionnées dans ces tableaux

N'hésitez pas à nous envoyer des scans afin de compléter ce recensement.

Les émissions postales avec surcharge « Katanga » (suite)

Par *Jean Herreweghe*
Philippe Lindekens
Thomas Lindekens





Nous poursuivons içi la présentation des diverses émissions provisoires de l'Etat du Katanga, obtenues par surcharge des timbres du Congo Belge – voir première partie dans le bulletin Les Congolâtres nr 25.

4. émission « Masques »

Valeurs	5
Période de validité	12/09/1960 au 30/06/1961
Tirage	6 500 séries
Dentelure	12 x 12 ½
N° Catalogue Officel Belge (COB)	18-22
Sujet	sculpture en bois ou masque appartenant au Musée de Tervueren
Feuilles	50 timbres (5x10)
Impression	Institut de Gravure et d'Impression de Papiers-Valeurs de Paris
Surcharge	de l'imprimerie IMBELCO Longueur 17 x 3.5 mm

a) Les timbres:





Carnet de présentation ministériel

b) Les curiosités de surcharge:

On connait:

- Surcharge renversée
- Surcharge double
- Surcharge déplacée
- Surcharge partielle

1/ Surcharges renversées : connues sur toutes les valeurs



2/ Surcharge double : connue sur 1,50 – 3,50 – 100 Frs



3/ Surcharge déplacée : connue sur toutes les valeurs





Surcharges déplacées

Surcharges déplacées verticalement
« à cheval »





Surcharges déplacées latéralement
« à cheval »

4/ Curiosité :



Le trait horizontal n'est pas centré
sur la surcharge
(authenticité non garantie)



Surcharge renversée
et sans la bonne valeur :
1,50 Fr au lieu de 3,50 Fr





Surcharge partielle



Timbre non surchargé
attenant à un timbre surchargé



Pliage de la feuille créant une variété
spectaculaire lorsqu'elle est dépliée





Suite au pliage de la feuille,
impression au verso sur la gomme





Trace sur la gomme ou sur feuille de paraffine collée, suite à l'adhérence sur une feuille surchargée non encore sèche



Surcharges renversées partielles

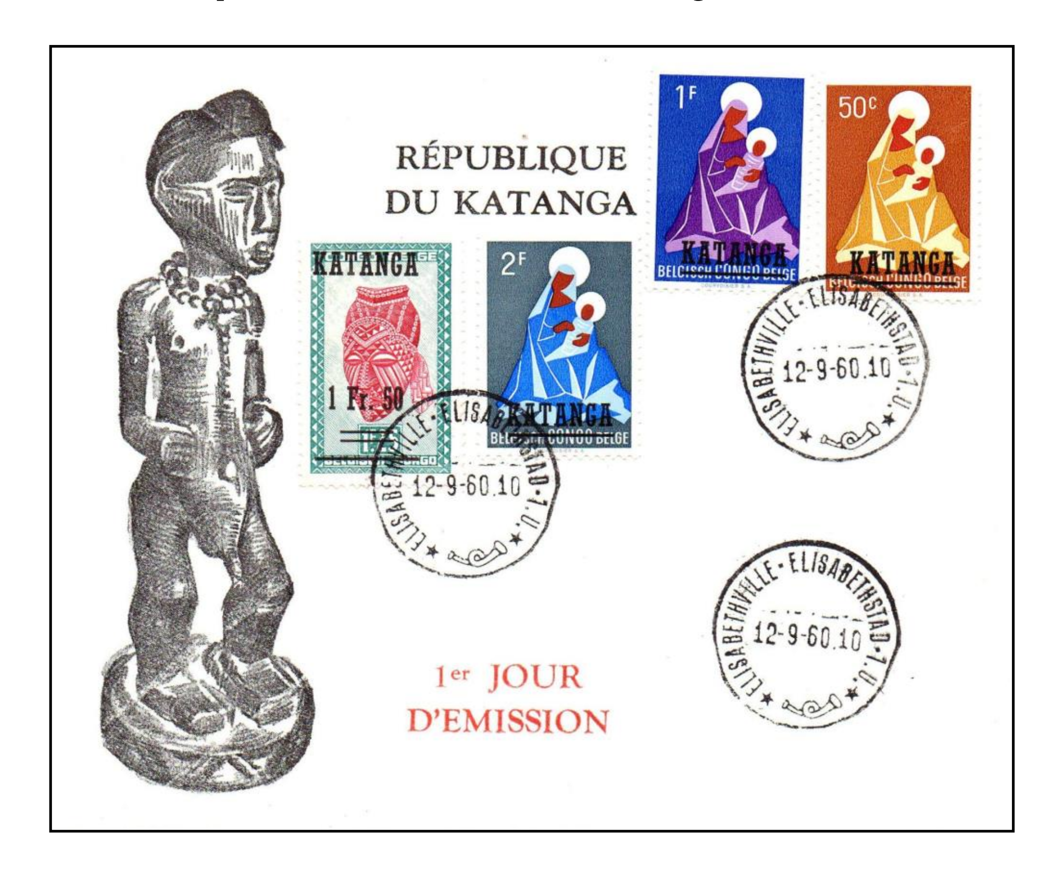


Timbre de 15 c.
au lieu du 1,25 Fr

c) FDC

DOUBLE FRAPPE

Oblitération du 22 septembre 1960 – timbres collés sur papier pelure libre
Double impression du 1.50F / 1.25F et décentrage de la barre du 20F

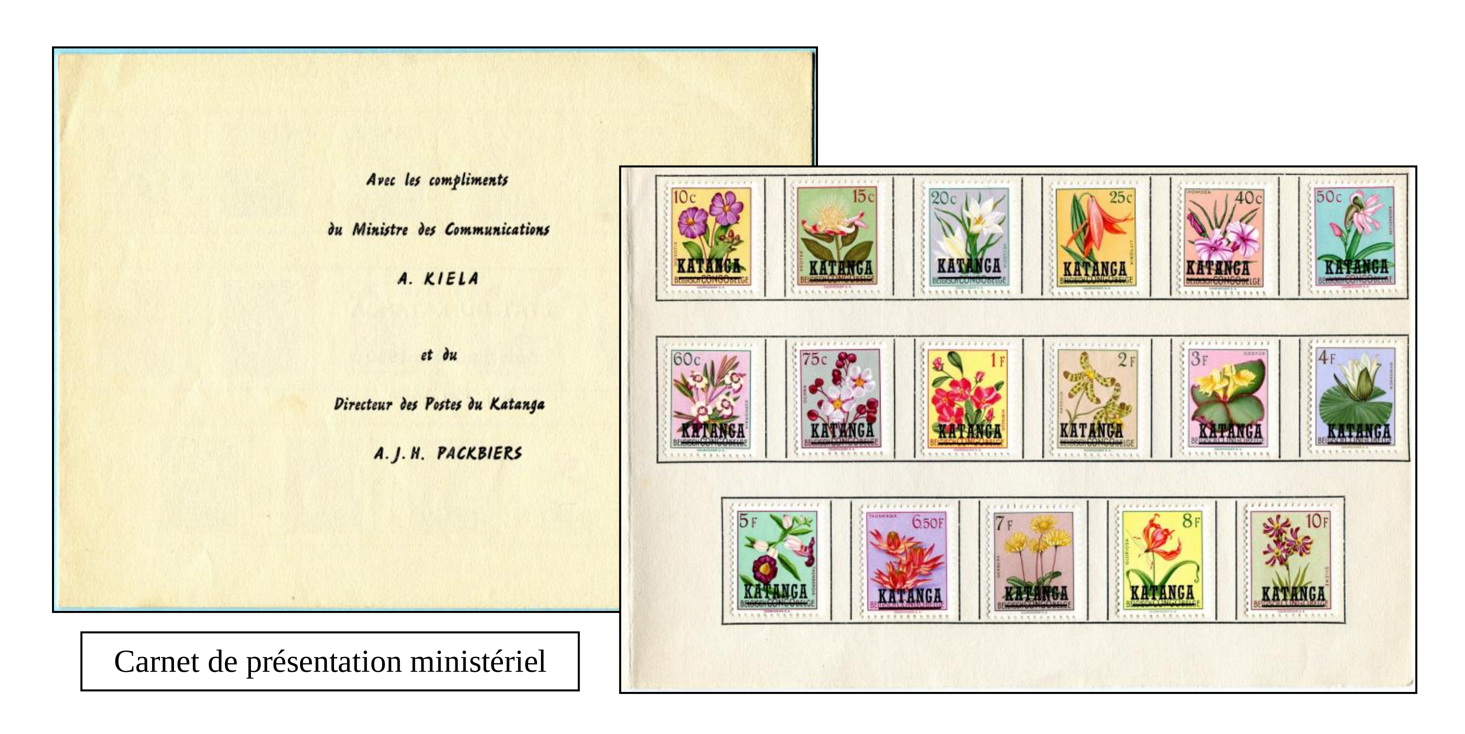


5. émission « Fleurs »

Valeurs	17
Période de validité	22/09/1960 au 30/06/1961
Tirage	14 800 séries
Dentelure	11 ½
N° Catalogue Officel Belge (COB)	23 - 39
Sujet	« Fleurs du Congo » - Aquarelles de Mme G. Denis d'après des photographies de MM. De Witte, Janssens et Adam
Feuilles	100 timbres (10x10)
Impression	Héliogravure par S. A. Hélio Courvoisier à La Chaux De Fonds (Suisse)
Papier	avec fragments de fils de soie
Surcharge	de l'imprimerie IMBELCO Longueur 17 x 5.5 mm

a) Les timbres:





Carnet de présentation ministériel

b) Les curiosités de surcharge:

On connait:

- Surcharge renversée
- Surcharge double (2 normales et normale / renversée)
- Surcharge déplacée
- Surcharge partielle

1/ Surcharge renversée : connue sur toutes les valeurs



2/ Surcharge double : connue sur 0,10 - 1,15 – 0,20 – 0,25 – 0,40 – 0,60 - 0,75 – 1 - 8 Frs







Surcharges doubles
Normale + renversée en haut



Surcharge double
superposée

3/ Surcharge déplacée : connue sur 0,10 – 0,20 – 1 – 4 – 5 – 6,50 - 8 Frs





Surcharges déplacées latéralement
« à cheval » & obliques



Surchargé se tenant
à un timbre non surchargé

4/ Curiosité :





Timbres de la République du Congo
surchargés Katanga



Surcharges partielles
Interposition probable d’un morceau de papier
lors de l’apposition de la surcharge









Nous émettons les plus grandes réserves
sur ces timbres du Ruanda-Urundi
surchargés Katanga
et qui n’avaient pas leur place à
Élisabethville.





Timbes collés en série complète sur
papier pelure libre et annulés le 22.09.60

Curiosité du 5Fr
<u>Sans la barre</u> en dessous de
KATANGA

c) FDC :


KATANGA
First Day Cover, Sept. 22, 1960
ELISABETHVILLE R2 22-9-60.15 1 ELISABETHSTAD R2
10c KATANGA BELGISCH CONGO BELGE
15c KATANGA BELGISCH CONGO BELGE
20c KATANGA BELGISCH CONGO BELGE
25c KATANGA BELGISCH CONGO BELGE
50c KATANGA BELGISCH CONGO BELGE
60c KATANGA BELGISCH CONGO BELGE
75c KATANGA BELGISCH CONGO BELGE
1F KATANGA BELGISCH CONGO BELGE
40c KATANGA BELGISCH CONGO BELGE


KATANGA
First Day Cover, Sept. 22, 1960
ELISABETHVILLE R2 22-9-60.15 1 ELISABETHSTAD R2
2F KATANGA BELGISCH CONGO BELGE
3F KATANGA BELGISCH CONGO BELGE
4F KATANGA BELGISCH CONGO BELGE
5F KATANGA BELGISCH CONGO BELGE
6,50F KATANGA BELGISCH CONGO BELGE
7F KATANGA BELGISCH CONGO BELGE
8F KATANGA BELGISCH CONGO BELGE
10F KATANGA BELGISCH CONGO BELGE

6. émission « CCTA» - changement de valeur à 3.50F / 3F

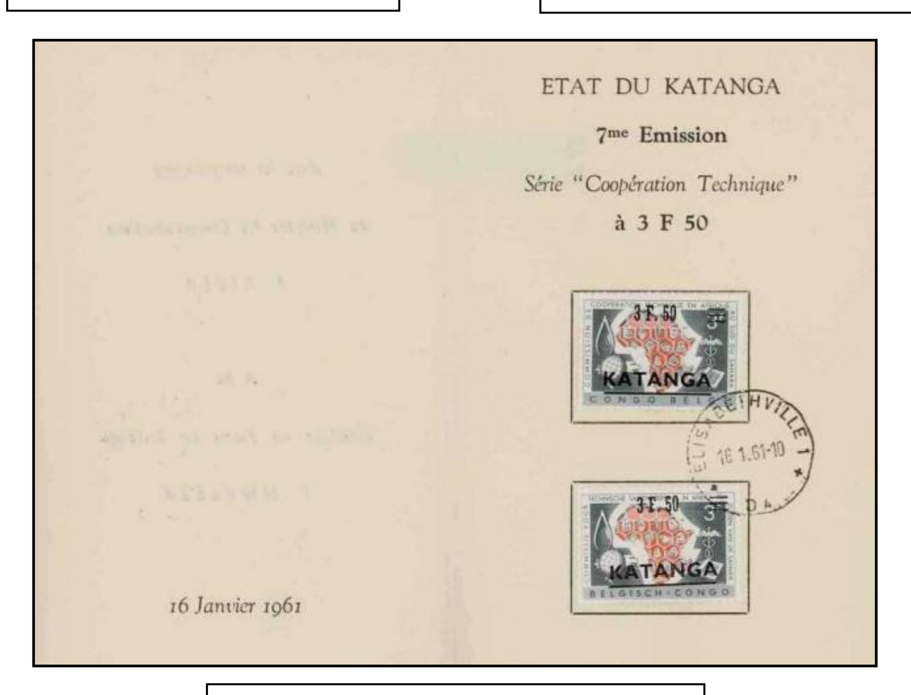
Valeurs	2
Période de validité	16/01/1961 au 30/06/1961
Tirage	16 000 séries
Dentelure	11 ½
N° Catalogue Officel Belge (COB)	50-51
Sujet	Nid d'abeilles sur carte d'Afrique
Feuilles	4 panneaux de 30 timbres chacun (5 x 6)
Impression	de l'Atelier du Timbre à Malines
Surcharge	de l'imprimerie IMBELCO
	Longue 24.5 x 5.5 mm

a) Les timbres:



3.50 Fr / 3FR.
Prédominance française

3.50 Fr / 3FR.
Prédominance néerlandaise



Carnet de présentation ministériel

b) Les curiosités de surcharge:

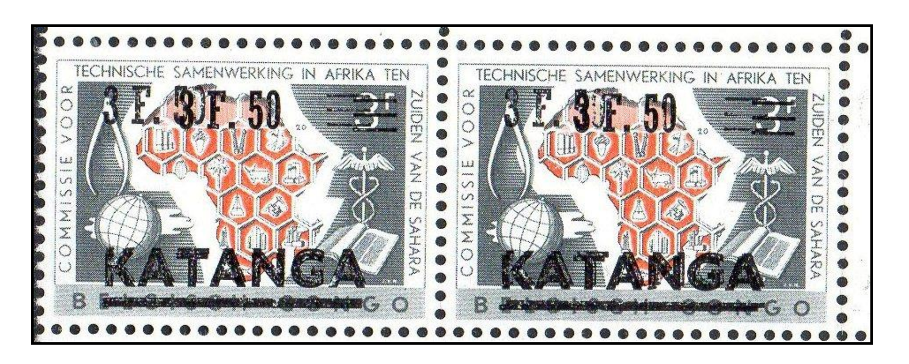
On connait:

- Surcharge renversée (les deux valeurs existent en feuille)
- Surcharge double
- Surcharge déplacée
- Surcharge partielle

1/ Surcharge renversée : existent en feuilles complètes



2/ Surcharge double :



Surcharge doublée
Décalage plus important du changement de valeur que de la surcharge KATANGA

3/ Surcharge déplacée







Surcharge déplacée latéralement (à gauche ou à droite)
« à cheval »
Sur les deux valeurs



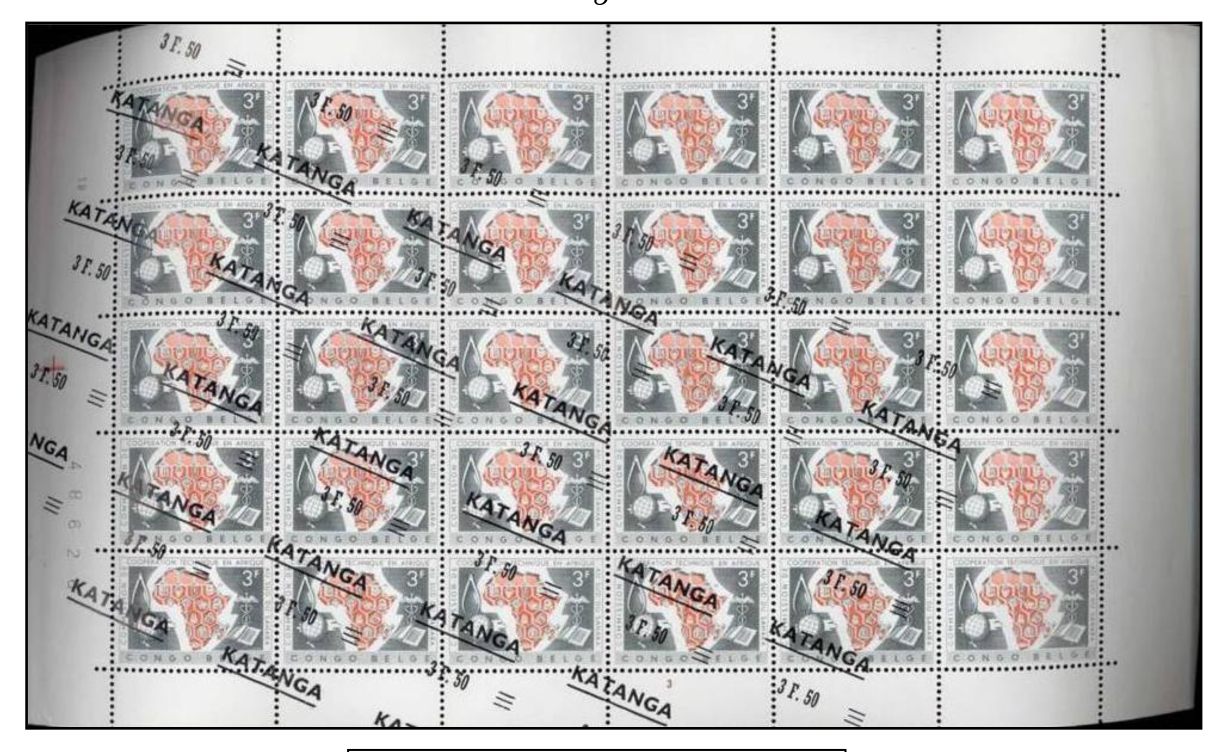
Surcharge déplacée verticalement
« à cheval »
« 3F.50 » dans la marge



Surcharge déplacée verticalement
« 3F.50 » appartenant au timbre du dessous



Surcharge déplacée verticalement
Le timbre du bas est à la fois un COB 5 surcharge déplacée ou COB 51 sans 3F50 surch déplacée



Surcharges obliques
Laissant plusieurs timbres non surchargés – spectaculaire !

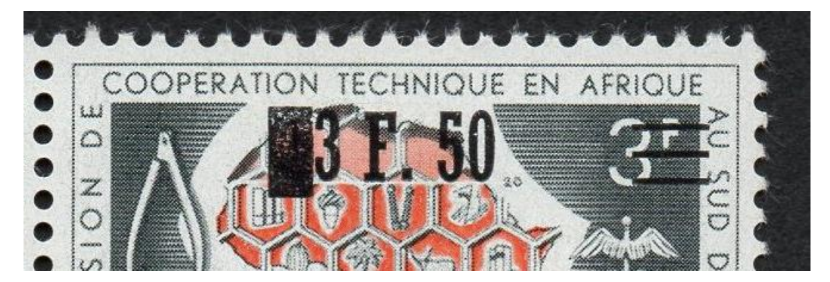
4/ Curiosité :



Surcharge partielle



ZOOM

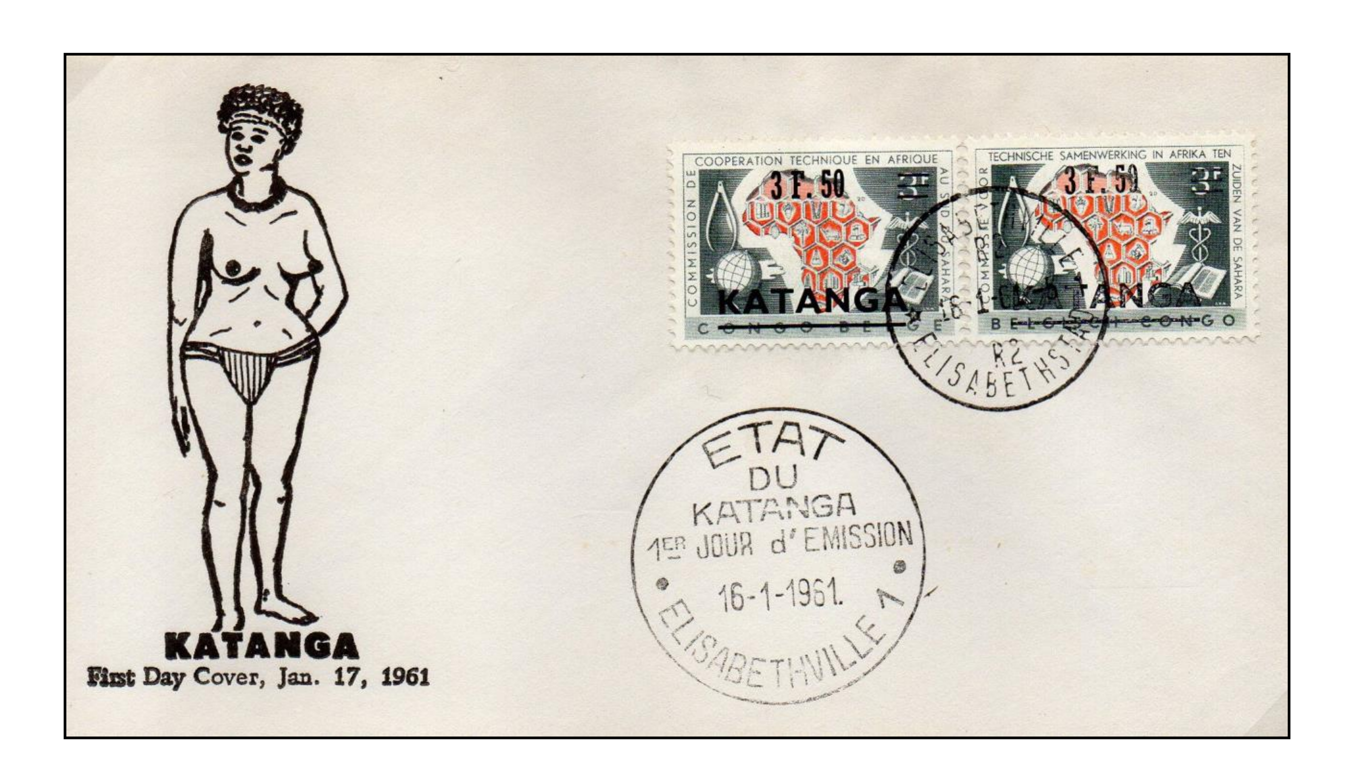


Trace d'un cadrat devant le 3F.50
Vu sur la prédominance française
En position 14 de la feuille
(2ème timbre de la 3ème ligne)



Trace coté gomme
et sur feuille de paraffine
Du à l'adhérence à une
surcharge non seche

c) FDC :



Courriers des lecteurs

GRAND MONTENEZ vers CONGO

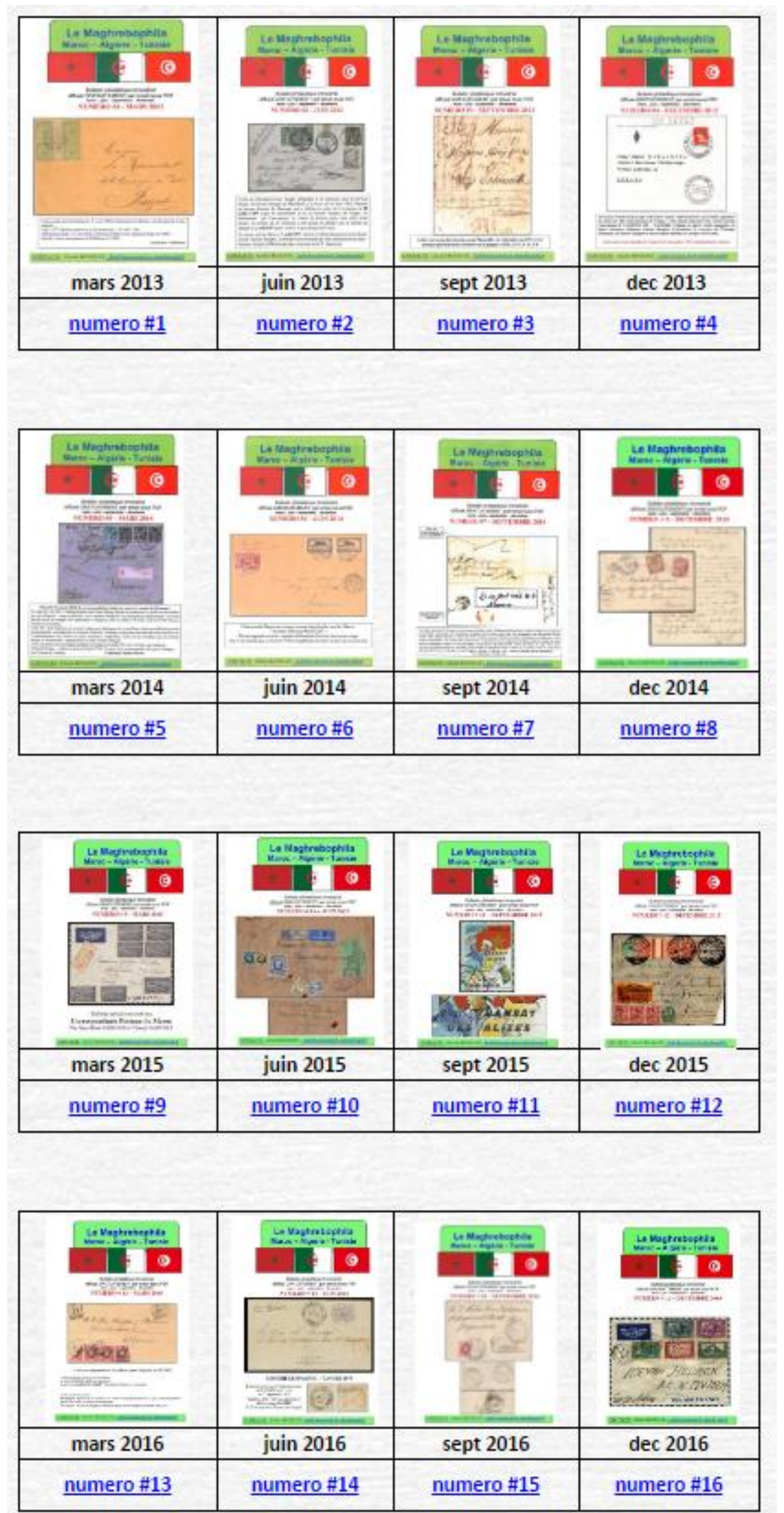
Mr Robert Lisabeth nous a fait parvenir une autre pièce extraordinaire émanant d'une archive de lettre bancaire vers le Congo Belge – probablement l'affranchissement le plus élevé connu vers le Congo.
Voir son article initial dans le **Congolatre #25**



Fragment d'un paquet expédié par bateau d'Anvers vers Matadi et ensuite par la SABENA pour le trajet par avion vers Elisabethville.

Bruxelles, 10 mai 1940, 1[er] jour de la seconde mondiale vers Elisabethville.
Paquet de 1890 gr – 12 x 100 Fr Montenez + 1x 20F Poortman
Tarif lettre vers Congo depuis 1.2.1934 = 1.50 fr jusqu'à 20 gr
94 ports supplémentaires (94 x 0.90fr) = 84.50 fr jusqu'à 1900 gr
Tarif de poste aérienne = 3fr par 5 gr (11.03.37) : 1.134,00 fr = **378 ports**
Total = 1.220 fr - le plus haut connu

N'oubliez pas de lire la revue sœur du Congolâtres consacrée à la philatélie du Maghreb. Disponible gratuitement sur: http://www.philafrica.be/MAGHREBOPHILA/index.htm



mars 2013	juin 2013	sept 2013	dec 2013
numero #1	numero #2	numero #3	numero #4
mars 2014	juin 2014	sept 2014	dec 2014
numero #5	numero #6	numero #7	numero #8
mars 2015	juin 2015	sept 2015	dec 2015
numero #9	numero #10	numero #11	numero #12
mars 2016	juin 2016	sept 2016	dec 2016
numero #13	numero #14	numero #15	numero #16